٤٢



جمعية المهندسين الملكية المصرية

« تأسست فى ٣ ديسمبر سنة ١٩٢٠ »

ومعتمدة بمرسوم ملكى بتاريخ ١١ دسمبر سنة ١٩٢٢

﴿ النشرة العاشرة للسنة الخامسة ﴾

٦٣

محاضرة

﴿ بعثة أعالى النيل والبحيرات الاستوائية ﴾

﴿ لحضرة حسين بك سرى ﴾

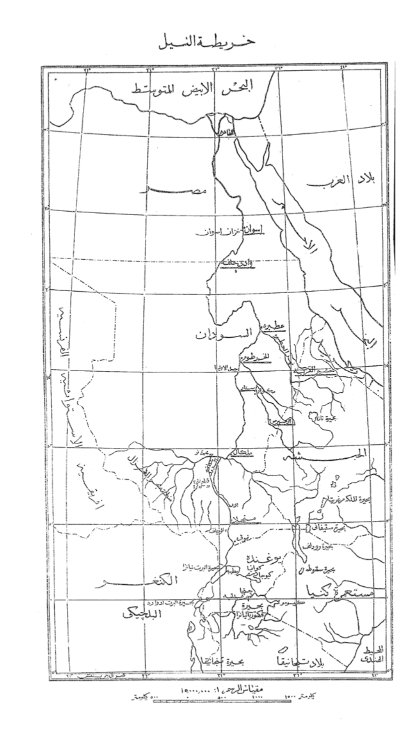
« القيت بجمعية المهندسين الملكية المصريه »

فى ٢٧ فبراير سنة ١٩٢٥

الجمعية ليست مسؤلة عما جاء بهذه الصحائف من البيان والآراء

تنشر الجمعية على أعضائها هذه الصحائف للنقد وكل نقد يرسل للجمعية يجب ان يكتب بوضوح وترفق به الرسومات اللازمة بالحبر الأسود (شيني) ويرسل برسمها صندوق البريد رقم ٧٥١ بمصر

خريطة النيل



مقياس الرسم ١ : ١٥٠٠٠٠٠٠

كيلومتر ١٥٠٠ ١٠٠٠ ٥٠٠ ٠ ٥٠٠ كيلومتر

﴿ اعالى النيل والبحيرات الاستوائية ﴾

البعثة الهندسية فى اعالى النيل

فى سنة ١٩٢٣

حضرات اخوانى الاعزاء

فى اوائل سنة ١٩٢٣ أوفدت وزارة الاشغال بعثة هندسية لدرس اعالى النيل والبحيرات الاستوائية بغية الحصول على زيادة جعبة معلوماتنا عن هذه المناطق

وقد كانت هذه البعثة مؤلفة برياسة جناب المستر توتنهام وكيل وزارة الاشغال العمومية وعضوية كل من المستر تيبور مدير الاعمال بمصلحة الرى والمستر جرابهام الاختصاصى فى علم طبقات الارض والموظف بحكومة السودان ومنى

صادق مجلس الرزراء على هذه البعثة فى ٢٢ يناير سنة ١٩٢٣ وتركنا القاهرة فى مساء ٢٤ يناير ما عدا المستر جرابهام فانه انضم الينا من محطة المحاميد فى ظهر ثانى يوم السفر وقد استغرقت رحلتنا ثلاثة شهور وعشرين يوما اذ لم تعد الا فى ١٨ مايو سنة ١٩٢٣

وقد كان جل قصد البعثة استقصاء الحقيقة رغم العقبات العديدة التى قامت فى سبيلنا . وانى القى على حضراتكم ملخصاً موجزاً مما دونته بمذكراتى الخصوصية عن هذه الرحلة سائلا المولى عز وجل ان يوفقنا جميعا الى ما فيه الخير

المعلومات المطلوب الحصول عليها رسميا بمعرفة للبعثة

« من الرجاف الى نيمولى »

١ دراسة جميع الروافد التى تخترق الطريق بين الرجاف ونيمولى خصوصا ما كان منها صيفياً أى ان المياه تجرى فيه بلا انقطاع وعمل الترتيبات اللازمة لقياس تصرف نهر (أسوه) وهو أهم الروافد اثناء فيضان النيل بمعرفة موظفى الرى بنيمولى ودرس طريقة بناء مقياس فى نقطة تقاطع الطريق بالنهر يمكن قرائته بواسطة ساعى على دراجة من نيمولى وتدوين ما يعن من الملاحظات لاتمام المعلومات التى لدينا من رحلة جارستن

شلالات فولا

٢ مراجعة مساحة لاندن التى عملها عن شلالات فولا ودراسة المنطقة لمعرفة امكان عمل قنطرة بفتحات فى تحويلة تنشأ على اليابس وسد الطريق الحالى بسد مؤقت تخترقه فتحات واختيار موقع يسمح ببناء خزان يرفع منسوب اعلى مياه الفيضان بمقدار عشرة امتار

والمقصود من هذه الدراسة تنقيح فكرة القائلين بعمل خزان للنيل عند نيمولى ومقارنتها بمشروع انشاء سد فى بحر الجبل بالقرب من منبعه من بحيرة البرت

٣ قياس منسوب المياه بنيمولى وتقدير منسوب الفيضان الحالى ومعرفة ما اذا كانت روبيرات لاندن لم تزل موجودة ومقارنة

منسوباتها بالمساحات التى عملت حديثاً

٤ قياس التصرف على بحر الجبل امام شلالات فولا

٥ دراسة الاحوال الصحية وتأثيرها فى حالة عمل بناء كبير فى هذه المنطقة

بحـر الجبل

٦ عمل قطاع طولى لبحر الجبل بواسطة جسات من نيمولى الى بحيرة البرت وتقدير عرض المجرى فى نقط الجسات

٧ تقدير اطوال الاراضى التى تعلو بمقدار عشرة امتار عند نيمولى ثم تنخفض تدريجيا الى اربعة عند بحيرة البرت وذلك عند كل كيلو متر وتقدير جميع النقط البارزة فى العلو وتقدير مساحة الاراضى التى ليست بمستنقعات الآن فى وقت الفيضان وعمل دراسة خاصة للاراضى الواقعة فى الجهة الغربية من النهر التى يقال انها منخفضة جدا ولا تسمح بعمل خزان

٨ قراءة كل المقاييس بين نيمولى وبحيرة البرت وقياس تصرف الروافد كلما امكن ذلك مع العلم بان كل مالدينا من المعلومات هو ان كربا أقرب مقياس لمخرج بحيره البرت

٩ دراسة كل المواقع بالقرب من منبع بحر الجبل من بحيرة البرت التى يمكن فيها بناء قنطرة أو قنطرة بسد غاطس بصلايب حتى يمكن حجز مقدار من المياه ارتفاعه اربعة امتار

١٠ دراسة المناطق القليلة العمق خلف وادلاى حيث ينبسط

المجرى فى مستنقعات واسعة وحيث تسد كتل البردى المجرى ودراسة ومراقبة تأثير المواد الزراعية فى موازنة البحيرة اذ ان المياه وانخفاض سرعتها يؤديان احيانا الى زيادة المواد الزراعية ونمو السدود وربما اثر ذلك فى جريان المياه فى اخرى وفى الخزان أو القنطرة المقترح بناؤها، وملاحظة كمية المواد الزراعية ونوعها التى ربما كانت مختلفة تماما عن قرينانها فى السدود السودانية وهذا ينطبق أيضاً على بحيرة كيوجا .

١١ مراقبة تصرف بحر الجبل بمجرد خروجه من بحيرة البرت، لمعرفة الفاقد بين البحيرة ونيمولى وعمل تصرفات فى وقت واحد على نيل فكتوريا قبل دخوله بحيرة البرت وعلى بحر الجبل بعد خروجه من بحيرة البرت وربما برهن ذلك ان البحيرة سبب فى ضياع المياه أى انها تاخذ اكثر مما تعطى فى بعض فصول السنة

١٢ اختيار نقطة مقياس دائمة بجوار مخرج البحيرة

« بحيرة البرت »

١٣ دراسة ميول شواطىء البحيرة كلها . والبحث عن منجم ملح فى النهاية الجنوبية للبحيرة ومعرفة ما اذا كان رفع منسوب البحيرة يوصل المنسوب لهذا المنجم ويزيد ملوحة المياه المخزونة والبحث عما اذا كان من الممكن سده

١٤ عمل جسات فى البحيرة كلما امكن ذلك

١٥ اخذ عينات مياه البحيرة فى نقطة مختلفة وعلى اعماق مختلفة وقد أوصى الدكتور هرست مدير مصلحة الطبيعيات بعمل ما يأتى :—

« يجب اخذ هذه العينات على اعماق متر وعشرة امتار فى كل نقطة ويجب ان تغسل الزجاجة قبل استعمالها مرارا عديدة من مياه البحيرة فى المنطقة المطلوب أخذ عينتها فاذا لم يعمل ذلك نشات صعوبات من وجود بكتريا أو فنجى فى الزجاجة والكمية المطلوبة لعمل عينة هى لتر واحد ويجب اختيار اربعة نقط بالقرب من مخرج البحيرة واحدة فى بحر الجبل وواحدة في نيل فكتوريا واثنتين فى البحيرة نفسها ويجب انتقاء النقط الاخرى متفرقة في البحيرة حتى تتمكن من الوصول الى متوسط لا بأس به بملحية البحيرة فاذا وجدنا ان العينات تبرهن على زيادة الملحية بالنسبة للعينات التى سبق أخذها فربما ادى ذلك الى عمل مساحة كاملة لمعرفة الملحية بالضبط . هذا وان العدد المذكور عاليه للعينات يجب زيادته اذا امكن ذلك »

١٦ دراسة المجارى التى تغذى البحيرة وقياس تصرفاتها كلما امكن ذلك وخصوصا نهر السمليكى وتقدير قوة فيضان هذه المجارى

١٧ انتخاب نقط موافقة لبناء خزانات لرصد التبخر وانتخاب نقط لسكن الراصدين

١٨ امتحان مقياس بيوتيابه (بطمبه)

١٩ مناقشة مدير الملاحة في تأثير رفع وتخفيض منسوب البحيرة على الملاحة والنقل وخلافه

٢٠ التأكد مما اذا كان فى النية انشاء سكة حديدية بين أوجندا والكنغو البلجيكية تمر على بحر الجبل وعلى نيل فكتوريا وفى أى المواقع يكون ذلك

٢١ امتحان مقياس فاجاو وقياس تصرف نيل فيكتوريا امام مصبه فى بحيرة البرت . واختيار نقطة تصرف ثابتة فى هذه المنطقة

٢٢ دراسة مدخل نيل فيكتوريا فى بحيرة البرت ودراسة امكان تحويل مجرى النيل لمنعه من دخول بحيرة البرت واخذ مذكرات عن التيارات الداخلة والخارجة من البحيرة وعمل جسات وقطاعات على المخرج وقد كتب المستر هرست عن ذلك ما يأتى :—

« يحسن أخذ الفلورسين اذ انه صبغة قوية فالكيلو منه يكفى عمل عدة تجارب عند ما يذاب جزء منه في قليل من الماء وقد سبق ان استعملته فى المستنقعات »

٢٣ دراسة شلالات مرشيسون

٢٤ دراسة امكان سد بحيرة البرت بواسطة هويس بسيط وقنطرة وذلك فى حالة ما اذا كانت البحيرة تاخذ فى الصيف اكثر مما تعطى

بحيرة كيوجا

٢٥ امتحان اقرب شلالات خلف مخرج البحيرة ودرس تاثير ازالتها وتكاليف التطهير بالكراكة داخل البحيرة لمرور النهر بدون أن يغمر فروع البحيرة التى يمكن سدها

٢٦ دراسة بحيرة كيوجا وفروعها وقياس عرض وعمق المداخل لتنفيذ فكرة سدها وعمل فتحات ثانوية ومعرفة الاراضى التى تحيط بالفروع — اى عما اذا كانت مستنقعات أو مزارع أو غابات أو

صخور الخ — ودراسة المواقع التى يمكن عمل السدود فيها ومعرفة انتشار الملاحة فى الفروع ودراسة حالة الطقس فى حالة ما اذا تقرر عمل تطهيرات بالكراكه

٢٧ دراسة مزروعات السد كما جاء بالبند ١١

٢٨ دراسة تسهيلات الملاحة واتساع مناطق السكك الحديدية ومعرفة اتساعها وانحدارها ومنحنياتها واطوالها الخ

٢٩ انتخاب نقطة مناسبة لعمل تصرفات دائمة امام وخلف بحيرة كيوجا وقياس التصرف ان امكن ومراقبة ما اذا كان يوجد جريان مياه داخل أو خارج المستنقعات التى تكون خلجان البحيرة ومعرفة منسوب اعلا الفيضان

٣٠ انتخاب مواضع لبناء خزانات للتبخر فى بحيرة كيوجا وانتخاب مواقع لسكن الراصدين

٣١ قياس التصرف امام وخلف الشلالات وانتخاب موقع لقياس التصرف باستمرار

بحيرة فيكتوريا

٣٢ دراسة شلالات ريبون بفكرة بناء قنطرة لزيادة التصرف فى الصيف وتقدير مكعب ازالة الصخر اللازم لذلك وقيمة البناء ودراسة المنطقة لمعرفة ما اذا كانت توجد ارض صخرية صماء وعميقة تحت المياه وعما اذا كان من المستحسن قطع متر أو اثنين أو ثلاثة أو اربعة أو خمسة من الصخر وعمل قنطرة بواسطة عيون ومعرفة منسوب

اعلا مياه الفيضان برؤية علامة المياه فى الصخور الموجوده فى الشلالات ودرس أخرى خلف الشلالات لمعرفة الانحدارات وقياس السقوط وعما اذا كان من الممكن بناء محطة لتوليد قوة على المعالى أو على طريق ثانوى على البر الايمن

٣٣ معرفة انحدارات نيل فيكتوريا من مخرجه الى المنحدرات اثناء النيل العالى وفى الوقت الذى تكون فيه

٣٤ معرفة ما اذا كانت توجد مخارج لبحيرة فيكتوريا خلاف ريبون وعما اذا كان يوجد طريق طبيعى لنيل فيكتوريا بدون اختراق بحيرات كيوجا ولو ان ذلك ربما كلف كثيرا لتحويل أخرى فيه

٣٥ معرفة الاحوال الصحية وتاثيرها فى حالة بناء كبير عند شلالات ريبون

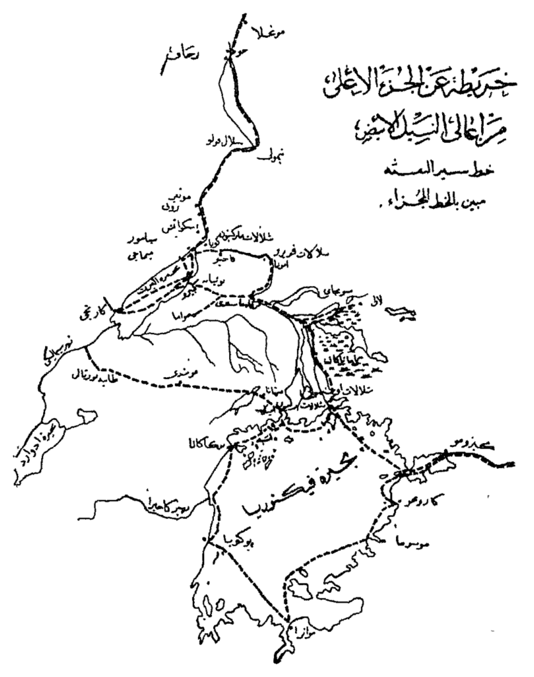
وصف الرحلة

بعد ان تم تحضير ما يلزم للرحلة من ادوات هندسية وآلات جوية وغير ذلك برحنا القاهرة فى مساء ٢٤ يناير سنة ١٩٢٣ ووصلنا الخرطوم بحرى في ١٧ يناير وعبرنا الكوبرى المقام على النيل الازرق الى خرطوم قبلى — وهى بلدة خططها اللورد كتشنر

وفى يوم ٢٨ يناير سنة ١٩٢٣ قصدت جبل أوليا وهو الموقع الذى اختير لبناء خزان على النيل الابيض وهو عبارة عن جبل صخرى على الشاطىء الايمن على مسافة خمسين كيلو مترا امام المقرن أى المكان الذى تقترن فيه مياه النيل الابيض بمياه النيل الازرق عند أم درمان : وقد اختير هذا الموقع لبناء الخزان حتى يمكن ارتكاز احد طرفيه عليه . وحتى يمكن استعمال احجاره فى البناء ومجرى النهر هناك مستقيم . وستقوم وزارة الاشغال هذه السنة باختبار القاع لمعرفة درجة صلاحيته وتقرير نوع الفرش

وقد ابتدأت الاعمال التمهيدية من سنة ١٩٠٧ فقامت الحكومة ببناء مستعمرة صغيرة من المنازل الفخمة دائمية لسكن كبارا لموظفين ومكاتبهم . ومن بيوتات مؤقته مبنية على سفح الجبل

وزرت الورش التى بنيت هناك وهى تكفى لعمل التصليحات الصغيرة التى تقتضيها الحالة وقت البناء وزرت المخازن التى كدست فيها كميات هائلة من الادوات القابلة للتلف والتى فكرت الحكومة



فى بيعها بالمزاد العلنى خشية من ضياعها . وقد باعت فعلا الكثير منها بابخس الاثمان .

وقد صرفت الحكومة ما ينوف عن المليون جنيه على مقايسة هذا الخزان ولكن نظراً الى تأخير التنفيذ يمكن اعتبار ان اكثر من

نصف هذا المبلغ فقد تماما

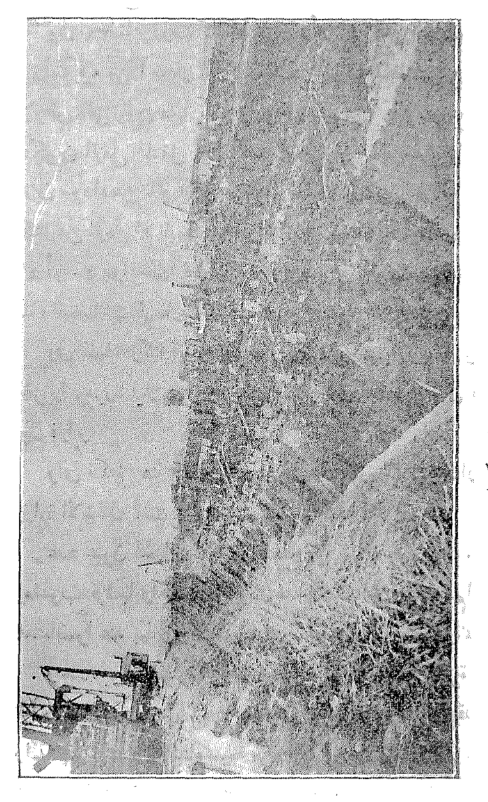
وفى ٣١ يناير زرت كلية غردون وأدهشنى قسم طبقات الارض لما رأيته فيه من احجار الذهب والنحاس وشاهدت نموذج طبقات الارض التى يتبين منها تكوين أرض السودان والتى ترجح نظرية التكوين الرملى المتنقل بفضل هبوب الرياح . فالطبقة العليا بسمك مترين سوداء من تاثير الزرع وتتلوها طبقة الارض السوداء ممزوجة بكثير من الرمل ثم تتبعها طبقة رملية يبلغ سمكها فى بعض المناطق ٤٠ أو ٥٠ مترا يتخللها قطع من ارض سوداء تكونت من تشبعها بالماء اثناء الفيضانات ثم غارت الى اسفل

وفى المساء ركبنا قطار بضاعة الحقت به عربة نوم لنا واخترقنا الجزيرة ومررنا ليلا بمزارع القطن الشهيرة ووصلنا مكوار فى صبيحة أول فبراير

وانى اكتفى هنا ببعض مادونته فى مذكرتى اليومية اذ ان تقارير وزارة الاشغال أتت على وصف مسهب لهذا الخزان

عدد عيون الخزان ثمانون ومسطح كل منها ٨٫٠٠ فى ٢٫٠٠ متر ومنسوب فرشها واحد للكل وكان هذا العدد مائة فى التصميم الاصلى فاستعاضوا عنه بثمانين وبخزانى صرف صغيرين (انظر الصورة نمرة ١)

وعدد عيون القنطرة التى تقرر بناؤها الآن اربعة عشرة سعة الواحدة ٥٫٠٠ متر في ٢٫٠٠ متر وهى تكفى لرى مليون فدان ولكنهم سيسدون بالبناء سبعة من هذه العيون وسيكتفى بالموازنة على السبعة عيون الوسطى لرى ٣٠٠٠٠٠ فدان التى كان مقررا ريها



شكل ١ — خزان مكوار

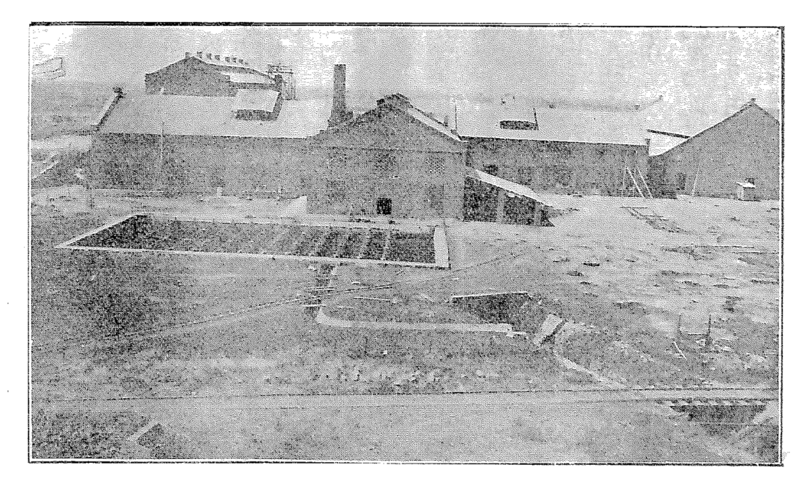
فى ذلك الوقت . واذا ما تقرر فى المستقبل البعيد رى ثلاثة ملايين من الافدنة تكون القنطرة باخدى وار بعين عينا

وقد قدر ان يتم بنـاء الخزان فى يوليو سنة ١٩٢٥ وشاهدت العمل الذى كان جاريا فى بناء الحائط النهائى الايسر والقنطرة ووجدت ان المونة المستعملة حمراء وهى خليط من الاسمنت الذى يعمل هناك ومن الحمرة وتسمى الاسمنت الاحمر

وزرنا مصنع الاسمنت الذى تأتى مواده الاولية من سنار على بعد سبعة كيلو مترات من مشاطر على بعد ٣٥ كيلو مترا . وعلمت ان مقدار الناتج هو سبعة اطنان في كل ساعة وان تكاليف الطن ٤٥٠ قرشـا ومن المنتظر ان تنخفض هذه القيمة الى ٣٨٠ قرشا بعد نفاذ المخزون من الفحم الذى اشترى بثمن باهظ (انظر الصورة نمرة ٢)

وفى يوم ٢ فبراير ركبنا قطار بضاعة فمررنا تباعا بجبل الاعور وسجدى وجبل الميه واخترقنا الارض العالية من الجزيرة التى لا يمكن ان نستفيد بمياه خزان مكوار وهى ارض واسعة غير آهلة بالسكان تظهر للرائى منبسطة ولو ان انحدارها من النيل الابيض للنيل الازرق عظيم

وعند وصولنا الى محطة حـلة عباس وهى قرية صغيرة انشأها العساكر السودانيون بعد التجريدة فى عهد الخديو السابق نزلنا من القطار وشاهدنا كوبرى كوستى وهـو الكوبرى الوحيد على النيل الابيض ومن هناك استقلنا الساعة الاولى بعد الظهر الباخرة (حنك) الى ان وصلنا بعد هنيهة الى ابى زيد الواقعة على مسافة ٣٠٠ كيلو مترا



رقم ٢ — مصنع الاسمنت بحلوان

من الخرطوم وقاع النهر هناك عال جدا وقطاعه متسع

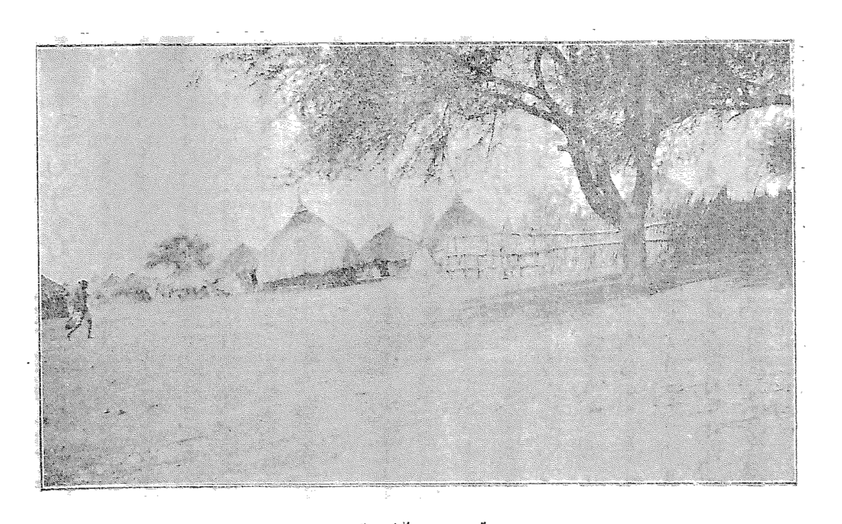
ثم ابتدأت غابات السنط تقرب من الشواطىء وتتكاثف الى ان غابت عن الانظار حوالى الساعة الرابعة وتكاثفت الحشائش الطويلة بما فيها البردى ثم مررنا بصخور الزليط حيث قاع النهر صخرى ومتسع وتناقشنا فى أوفقية عمل خزان آخر فى هذه النقطة لمساعدة خزان جبل أوليا بدلا من رفعه فيتكون بذلك حوض بين الخزانين تحفظ فيه مياه النيل الابيض ابان ذروة فيضان النيل الازرق

ثم مررنا فى النهر بين جبلين مرتفعين على مسافة بعيدة من الشاطىء وهو نقطة اقترح السير ويليام ولكوكس انشاء الخزان بها بدلا من جبل أوليا ووصلنا بعد برهة الى الموقع الذى يعمل فيه المستر ولز تجاربه فى زراعة القطن لتعميم نتائجه على مساحة واسعة تبلغ النصف مليون من الافدنة عند تونجا

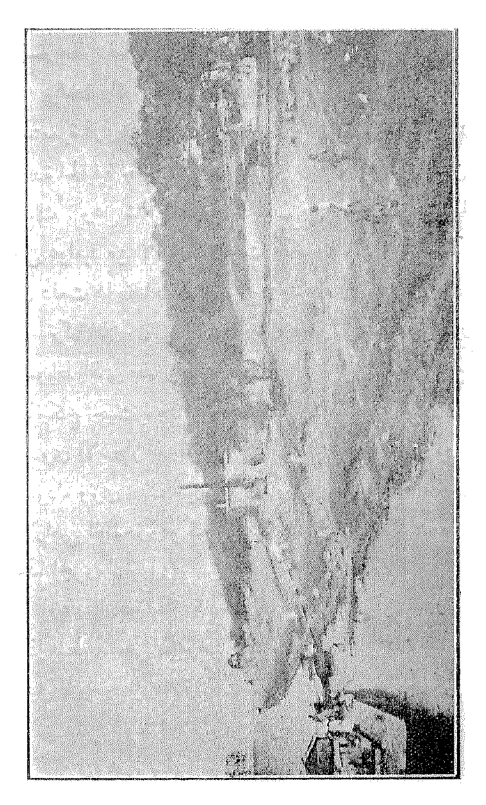
ثم امضينا يوم ٣ فبراير بالباخره واستأنفنا المسير فمررنا تباعاً بالدنك وبجبل احمد اغا ووقفنا هنيهة عند جزيرة دبيكر امام بربيت

وفى يوم ٤ فبراير وصلنا الى بلدة كودك التى اشهرها التاريخ باسم فاشوده الواقعة على مسافة ١٥ كيلو مترا منها ورأينا بقايا الحصن الذى احتله مارشان الضابط الفرنسى وتركه بأمر حكومته بعد مقدم اللورد كتشنر . وقد بنى هذا الحصن العساكر المصرية قبل المهدى ولم يبق منه الا الجدار الواقع على مرتفع الشاطىء (انظر الصوره نمره ٣)

وفى الساعة السادسة مساء وصلنا الى الملاكال (انظر الصوره نمـره ٤) وقيل ان اسمها الحقيقى ملكان واظنها مثنى اللفظ العربى



رقم ٣ — فاشودة



رقم ٤ — ماركال

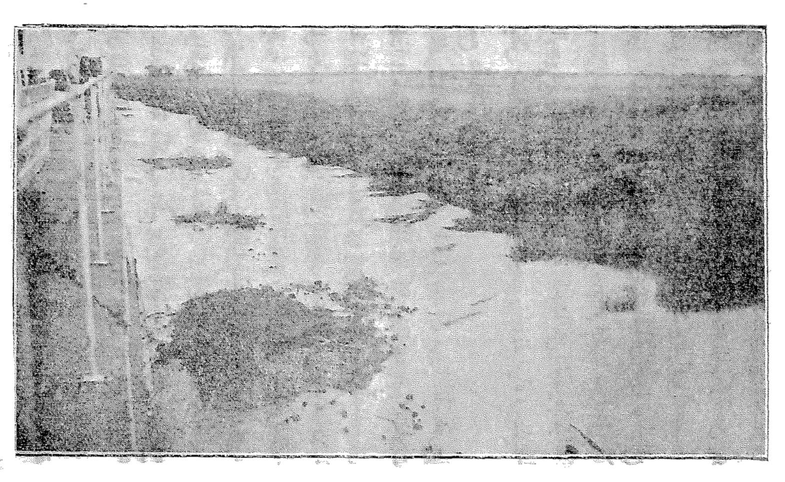
« ملك » واسمها بلغة الشلك « اشوانج » واهاليها نصفهم عرايا تماما وتستر بعض نسائها عوراتهن بقطعة من القماش

والبلدة واقعة على الشاطىء الايمن للنيل الابيض واهم ما فيها مستعمرة الرى بمبانيها الفخمة الواقعة خلف الجسر مباشرة . وتوجد البلدة الحقيقية جنوب مستعمرة الرى وعلى مقربة منها يقطن ملك الشلك . وعلى شاطىء النهر مستشفيان بنى احدهما الجيش المصرى على عواميد من الاسمنت وقامت حكومة السودان ببناء الثانى بعد ان دفعت لها مصلحة الرى ٣٠٠٠ جنيه

تركنا الملاكال فى صبيحة يوم ٥ فبراير وعند الظهر مررنا بفم السوباط الذى يصب مياهه عمودية على النيل الابيض . ثم مررنا بفانيكانج حيث يوجد مقياس النيل. ثم دخلنا منطقة لايرى فيها سوى الاشجار المحترقة بين الحشائش الناشفة الصفراء أو المحترقة السوداء وترى هناك النيل بغير جسور تعلو مياهه فيضانه ماجاوره من الاراضى الواسعة وهو ضياع معيب المياه يجب تلافيه بعمل جسور لهذا المجرى الطويل .

وعند الساعة الخامسة دخلنا بحر الزراف (انظر الصورة نمرة ٥) فاذا بسطحه يغطى بكثير من الحشائش العائمة التى يسمونها « كرنب النيل » وله جسور عالية علمت انها أنشئت بتطهيره بالكراكه فى ثنى عشر كيلو مترا الاولى من مجراه . وبعد ان عدنا الى الفم قمنا الى بحيرة نو

حة يوم ٦ فبراير استيقظنا فاذا بالمجرى تكتنفه حشائش



رقم ٥ — بحر الزراف

عالية من ثلاثة انواع — البوص وطوله يتقارب بين الثلاثة والخمسة امتار والبردى المشهور بساقه الطويل وقبعته المكونة من أوراق رفيعة وام الصوف وهو عبارة عن الياف تشبه الياف القصب

وفى الساعة الثامنة صباحا رسونا عند مقياس بحيرة نو الواقع بعد ١٥٠ مترا خلف البحيرة وهو من الرخام ثم اتجهنا سيرا على الاقدام الى البحيرة وسط ارض وعرة مغطاة بالحشائش تغمرها مياه النيل الابيض اثناء الفيضان لعدم وجود جسور تحفظ المياه وسط المجرى فتضيع هذه المياه سدى

غادرنا المقياس ودخلنا بحر الجبل بعد ان مررنا امام مخرج بحيرة نو فاذا بالبحيرة على اليمين طولها ٢٠ كيلو مترا وعرضها يتفاوت بين خمسة كيلو مترات وثمانية . ملأى بجزائر البردى ويفصلها عن بحر الجبل جسر من البردى تخلله المياه . وهناك عن بعد مبان لشركة انجليزية على شاطىء البحيرة للانتفاع بالبردى فمن سيقانه تفتل الحبال ومن شوشته أو ورقه تكبس قوالبا تستعمل فى الحريق وهى اقوى نارا واطول احتراقا من الخشب

هذه صناعة مكسب عظيم ويجدر بشركة مصرية ان تنتفع منها اذ ان المواد الاولية موجودة كلها ولا يعوق الرواج سوى تحسين المواصلات والنقل

دخلنا فى منطقة السدود واذا بالانسان لا يرى سوى مستنقعات واسعة ذات اليمين وذات الشمال ملأى بالبردى الذى يتفاوت طوله بين ثلاثة وخمسة امتار فيخال الرائى انه وسط زراعات خضراء عالية

بشكل منتظم بلون واحد تخللها بين آونة وأخرى بحيرات مختلفة الحجم

ورأينا على البر الايمن عند فم بحر الجبل جسرا صغيرا قصير الطول أنشىء بالكراكات ولم أر الا النذر اليسير من الاعشاب العائمة فى المجرى بخلاف بحر الزراف

وبحر الجبل هذا غير منتظم فى مجراه كثير الاعوجاج كبير التفاوت فى عرضه وعمقه فبينما يقدر عرضه بـ ١٢٠ مترا عند الفم اذا به عند كيلو ٤٠٫٠٠٠ يتفاوت بين ١٨٠و٢٠٠ متر

وبعد ان تركنا مقياس خليج الجاموس (بافالو) ازداد عدد البحيرات الصغيرة على الجانبين وسط البردى ومنها ما هو متصل بالنهر وما هو بعيد عن مجراه وتناقشنا فى اقتراح بعضهم لسد هذه القطوع وكانت نتيجة المناقشة ان كمية التبخر من سطح مائى اقل بكثير منه من أوراق البردى وانه لو كانت منطقة السدود عبارة عن بحيرات واسعة بدلا من مستنقعات البردى لقل الضائع وزادت كمية المياه

وعند وصولنا عند الكيلو ١٩٠ وجدنا المجرى منتظما بين جسرين صغيرين الى ان وصلنا الى مقياس حلة نوير فوجدنا مياه النهر غير متصلة واضطررنا لاستعمال الميزان لرصد المنسوب

تركنا حلة النوير ولم يزل النهر بين جسرين غير انه لوحظ ان قطوعا عديدة توصل مياه المجرى الى مستنقعات البردى والى البحيرات الصغيرة

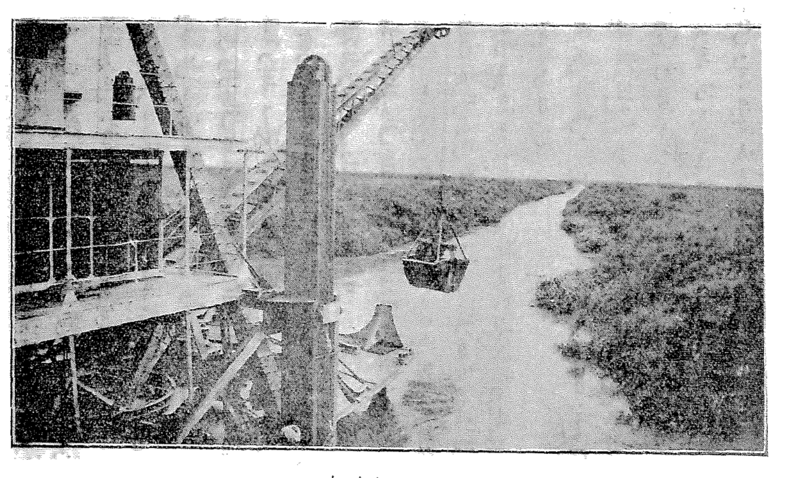
ثم دخلنا القطع نمرة (١) الذى عمل فى سنة ١٩١٠ لمرور المياه من بحر الجبل الى بحر الزراف وكنا قد مررنا بالقطع نمرة (٢) الذى

عمل فى سنة ١٩١٣ خلف هذا القطع ليساعد مرور المياه بين الجبل والزراف . وذلك بعد ان اتى القطع نمرة (١) بفائدة كبيرة جعلت القائمين بالرى فى السودان يقومون بعمل القطع نمرة (٢)

وفي صبيحة ٨ فبراير مررنا فى القطع الذى يبلغ طوله ٣٦٨٠ مترا وعرضه المتوسط ٤٠ مترا وعمقه خمسة امتار ووصلنا بحر الزراف بعد هنيهة فاذا بعمق المياه قد قل كثيرا واذا بنا نرى المياه تمر فى المجرى القديم تاركة التحويلة التى عملت لتعديل سير المياه عند خروجها من القطع واذا بالتحويلة قد طمست تماما وسدتها الحشائش مما دل على ان التعديلات القصيرة فى المجارى الكبيرة لا تأتى بالفائدة ان لم تكن العناية بتطهيرها مستمرة أو اذا لم تعمل لها من الرؤوس ما يضطر المياه الى اختراقها

عدنا بعد مسيرة ثلاثة كيلو مترات من بحر الزراف الى نهاية القطع حيث يوجد مقياس لبحر الزراف ووجدنا المياه غير واصلة اليه . ثم اخترقنا القطع ثانية فوجدنا قطوعا كثيرة بجسر به علم لنا ان عجول البحر هى التى احدثتها عند ورودها المياه وخروجها منها ورأينا عن بعد كراكة الرى « عقرب » التى جاءت لتطهير القطع نمرة (٢) فعدنا ادراجنا لمعاينتها (انظر الصورة نمرة ٦) . ثم وصلنا الى مقياس غابة الاندريب فوجدناه قد سقط فى المجرى

وبعد ان مررنا ببلدة شامبي المشهورة بشجرها الذى تعمل منه القوارب الصغيرة شاهدنا مدخل نهر ادأى وهو نهر مواز لبحر الجبل ثم وصلنا الى بلدة بارى فى صبيحة يوم ١٠ فبراير ودخلنا تدريجيا



رقم ٦ — قطع الزراف

فى ارض سوداء على الشاطئين وكدنا نرى نهاية منطقة السدود اذ انقطع البردى وبعد هنيهة خرجنا من منطقة السدود

وبعد ان مررنا ببلدة السمسمة القديمة حيث عسكر الجيش البلجيكى في سنة ١٩٠٢ شاهدنا جبل لادو بقمتيه العاليتين وقمته الثالثة القليلة الارتفاع ثم وصلنا بلدة المنجلا فاذا بالمجرى عريض والبلدة واقعة على الشاطىء الايمن وبها لمصلحة الرى مكتب واسع يشرف عليه مهندس مصرى

وفى صبيحة يوم ١٢ فبراير تركنا منجلا وابتدأ النهر ينفرج كثيرا وتعددت جزائره وقل عمقه حتى تعذرت الملاحه ثم وصلنا الى جوبا فى صباح ١٣ فبراير وهى آخر نقطه ملاحية على النهر ابان انخفاضه وتبعد عن الرجاف بمقدار ١٣ كيلو مترا وهذه الاخيرة هى المحطة النهائية للملاحة السودانية

جهزنا امتعتنا وقسمناها الى احمال صغيرة حملناها على سيارات ضخمة وبعد مسيرة ساعة وصلنا الى الرجاف بالرغم من وعورة الطريق والرجاف هذه بلدة جميلة كبيره الاهمية من الوجهة التجارية لوقوعها على مفترق الطرق بين السودان وأوجندا والكنغو

عبرنا النهر عند الرجاف بعد ان ساعدنا مأمور المركز على تجهيز قفلتنا للسير على الاقدام ما بين الرجاف ونيمولى .

ثم سرنا بقفلتنا (انظر الصورة نمرة ٧) التى كانت مكونة من مائة حامل وسبعة خدم وقد كان الطريق وعراً للغاية بين الرجاف ونيمولى لدرجة جعلت الدراجات التى كانت معنا قليلة الفائدة



رقم ٧ — الحمالون بالسودان

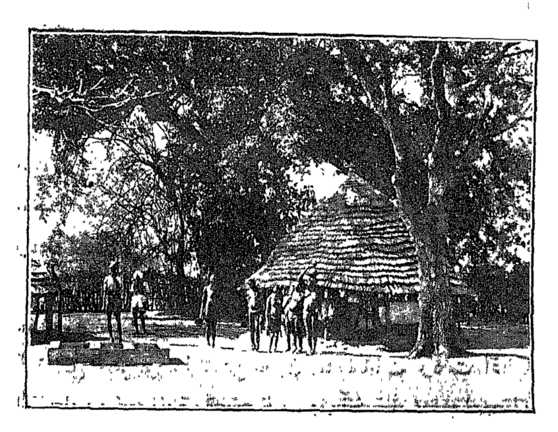
وصلنا عند كيلو ٤٠٨٠٠ الى أول منزل استراحة ومنازل الاستراحة هذه هى زرائب من نوع حقير جدا فضلنا المبيت فى العراء داخل سورها الخارجى عن المبيت بها وهى توضع دائماً فى الاماكن العالية وتقطع الحشائش حواليها اتقاء لبعوض الملاريا ومرض النوم

ثم استأنفنا المسير وفى يوم ١٦ فبراير وصلنا آخر النهار عند الكيلو ٥٠٤٠٠ حيث يوجد منزل استراحة آخر اسمه « كير يلو » وقد كان كل الطريق عبارة عن خيران ومنخفضات وكانت أغلب الاشجار من نوع المحنة والصفصاف . وفى آخر نهار ١٧ فبراير وصلنا الى منزل اســتراحة اسمه « ريجو » بعد ان قطعنا مسافة تكتنفها

الجبال الشاهقة وتعلوها الاشجار الخضراء (انظر الصورة نمرة ٨)

وفى ١٨ فبراير وصلنا آخر النهار عند الكيلو ٨١٩٠٠ حيث يوجد منزل استراحة اسمه « أوما » وهى نقطه الطريق الفاصلة بين المنطقه السليمة التى مررنا بها وبين المنطقة الموبوءة بمرض النوم ولا يسمح للحمالين الآتين من الرجاف باجتيازها فوجدنا حمالين آخرين من نيمولى فى انتظارنا

وفى يوم ١٩ فبراير استأنفنا المسير فوجدنا الطريق سهلا فى النصف الاول ومن الوعورة بدرجة لا توصف فى نصفه الآخر وهكذا سرنا فى طريق شاق الى ان وصلنا استراحة الرى بنيمولى يوم ٢١ فبراير



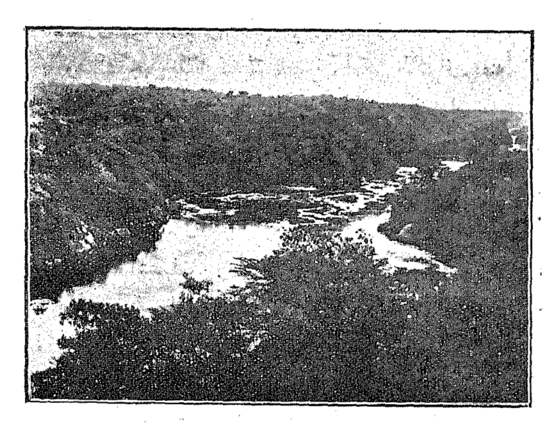
رقم ٨ — منزل استراحة

وهناك زرنا موقع المقياس ومكان قياس التصرف

وهناك جبل مقابل لنقطة التصرف أمكن الاشراف منه على الموقع تماما . ومنه يرى ان النيل عند نقطة اتصال السودان بيوجندا يمر بمنحن حاد تخبط الاغلبية العظمى من مياهه بين صخور شلالات نيمولى الصغيرة التى يبلغ سقوط المياه عليها مترا واحدا . ويمر جزء صغير من التصرف فى خور طوله ٢٥٠٠ مترا لا يتقابل مع النهر الا خلف نقطة التصرف . وعليه فالارقام المرصودة للتصرف عند نيمولى لا تعطى تصرف النهر باجمعه وكان يحسن اختيار نقطة أخرى خلف ملتقى الخور بالنهر الا انه نظرا لتفشى يعوض مرض النوم فى هذه المنطقة الاخيرة اتفقنا بعد المداولة على الاحتفاظ بموقع التصرف الحالى على شرط ان يقاس الخور مرة فى الاسبوع ويضاف تصرفه على الارقام التى تقاس فى المجرى الرئيسى

وتناقشنا فى احسن موضع لخزان جديد يبنى في نيمولى فاتفقنا مبدئيا ان يكون عند موقع التصرف اذا ما اعتمدت فكرة بناء خزان هناك لانه لا توجد اراضى عالية امام هذا الموقع

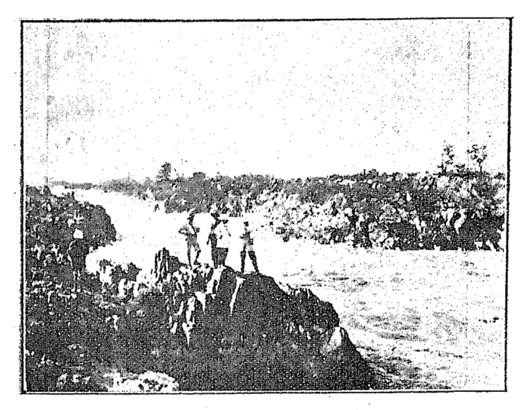
وفى يوم ٢٢ فبراير تسلقنا جبل بنينى الواقع على الشاطىء الايمن فاشرفنا على مجرى النهر بين شلالات نيمولى وشلالات فولا فاذا بالنهر يمر فى واد منخفض ثم ينحنى بزاوية حادة فيمر من الجنوب الى الشمال ويصب فيه قبل الحنائة نهر انيامنا ثم يمر فى واد ضيق تكتنفه اراضى عالية على الجانبين . واذا ما ترك النهر جبل بنينى يمر بين جزائر صغيرة مغطاة بالبردى وتضيع معالمه (صورة نمرة ٩) ثم يعود



رقم ٩ — بحر الجبل أمام فولا

فيجتمع ثانية لينقسم المجرى الى فرعين تاركا جزيرة واحدة ثم تبتدىء شلالات فولا عند رأس الجزيرة الخلفى

يضيق المجرى عند مبدأ الشلالات ثم يمر النهر على أول منحدر ثم على ثان وثالث ورابع فى مسافة مائه متر تقريبا ويستمر ضيق المجرى تدريجيا الى ان يمر النهر على منحدر خامس وعرضه حينئذ لايتجاوز الثلاثين مترا فاذا ماوصل الى المنحدر السادس أو النهائى كان عرضه ما بين ١٨و٢٠ مترا فقط ويتسع تدريجيا فى مسافة مائتى مترا الى ان يصل الى البركة التى تنشا عادة بعد السقوطات الطبيعية من تأثير المياه الراجعة (انظر الصور نمرة ١٠و١١)

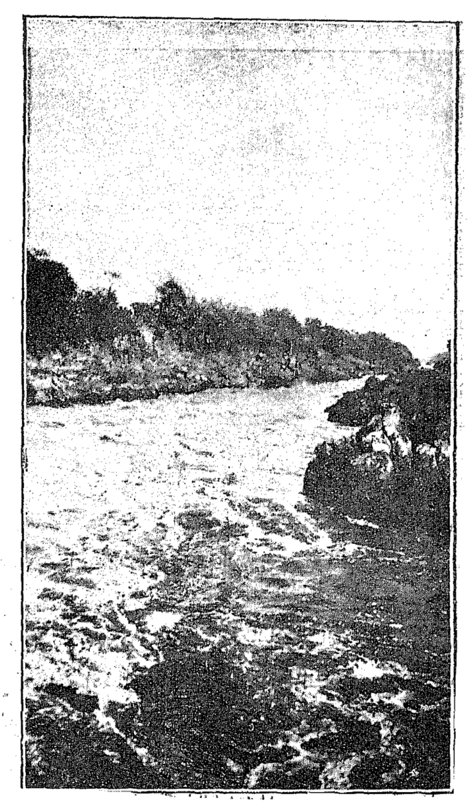


رقم ١٠ — شلالات فولا

وقد تبين ان مجموع السقوط ما بين مبدأ الشلالات ونهايتها ١١٫٧٨ مترا وبين نيمولى ونهاية الشلالات ١٨ مترا فى مسافه ستة كيلو مترات وهو سقوط عظيم

وفى يوم ٢٣ فبراير عاينا الخور الواقع في البر الايسر وتبين انه يمكن تحويل مياهه الى امام نقطة التصرف بانشاء مجرى صغير وبذلك يستغنى عن قياس تصرف الخور كل اسبوع ويكون التصرف عند نيمولى هو التصرف الحقيقى لبحر الجبل فى هذه المنطقة

وفى يوم ٢٤ فبراير ركبنا الباخرة ليفنجستون وهى باخرة ارسلتها الينا خصيصاً حكومة يوجندا لنقلنا الى جوار بحيرة روبى فحمدنا الله



رقم ١١ — شلالات فولا

على عدم اضطرارنا الى المسير على الاقدام كما كان متوقعا نظرا لانخفاض مناسيب النيل

اخذنا الباخرة من المرسى عند حدود يوجندا امام فم نهر اريناى الذى يصب فى بحر الجبل على شاطئه الايمن مسافة ٣٠٠ مترا امام شلال نيمولى

ولما كانت المعلومات المطلوب الحصول عليها فى هذا القسم من النيل تنحصر في معرفة عرض المجرى وعمقه وارتفاع سواحله وبعد الجبال عنه . وبالاحرى دراسة حوض خزان يبنى عند نيمولى تكون ارتفاع المياه امامه مباشرة عشرة امتار . فانى سآتى هنا بموجز بسيط مما دونته في مذكرتى اليومية عن هذا الخصوص : —

بعد ان سبرنا غور سد رملى غاطس امام شلالات نيمولى وجدنا ان عمق المياه فوقه يتراوح بين ٢٫٠٠ متر و ٢٫٣٠ متر وامامه مباشرة ٣٫٤٠ متر وعرض النهر ٣٢٠ مترا وهو يجرى فى هذه النقطة بين سهلين قليلى الارتفاع والجبال تبعد مسافة ٤ أو ٥ كيلو مترات من المجرى عند كيلو ١٫٦٠٠ عرض النهر ٣٠٠ متر وعمقة ٣٫٧٠ مترا ولا تزال الجبال على البعد نفسه من المجرى

عند كيلو ٣٫٠٠٠ عرض المجرى ٢٥٠ مترا وعمقه ٥٫٥٠ مترا

« « ٤٫٠٠٠ مررنا امام مصب نهر ايوجي على الشاطىء الايمن وهو مجرى صغير . وحبذا لو نقل موقع تصرف نيمولى الى خلف هذا النهر الا انه يصبح في يوجندا

كيلو متر	٤ر٨٠٠	عرض المجرى ٣٥٠ مترا وعمقه ٥ر٥٠ مترا
« «	٥ر٢٠٠	اقترب الجبل على الشاطىء الايسر ووجدنا الميل الداخلى للمجرى مغطى بالحطب وام الصوف وعلى الشاطىء بعض شجيرات الدوليب
« «	٦ر٤٠٠	مررنا امام بلدة دوفلى الواقعة على الشاطىء الايسر وهى المحطة المشهورة التى كانت ملكا لبلجيكا والتى عسكر فيها امين باشا مبعوث الحكومة المصرية
« «	٨ر٠٠٠	عمق المجرى ٤ر٠٠ متر وتوجد جزيرة في وسطه
« «	٩ر٦٠٠	انتهت الجزيرة وسار النهر فى واد تكتنفه الجبال على ابعاد تختلف بين ٢ و ٤ كيلو متر
« «	١٠ر١٠٠	مررنا بمصب نهر انجو يى وعلى الشاطىء الايمن تل من الرمل ارتفاعه ستة امتار وطوله لا يقل عن الاثنين كيلو متر
« «	١١ر٢٠٠	انفرج المجرى كثيرا واصبح فى شكله كالنيل الابيض امام منطقة السدود
« «	١٢ر٨٠٠	وقفنا على محطة جو يرى لاخذ حمولة من خشب الوقود (انظر الصورة نمرة ١٢) وهى تبين شكل مرسى البواخر فى تلك البقاع)
« «	١٣ر٦٠٠	انفرج المجرى واصبح متسعا تكتنفه المستنقعات ويشبه منطقة السدود

كيلو متر ١٥٫٢٠٠ عرض النهر ٥٠٠ مترا وعمقه ٣٫٥٥ مترا وعلى شاطئه الايمن سهل منخفض تغمره مياه الفيضان

« « ١٦٫٨٠٠ يمر المجرى فى سهل منخفض وينفرج الى الجنوب

« « ١٨٫٠٠٠ ارتفع السهل جدا حتى اصبح فوق منسوب المياه بعشرة امتار الا ان عرض المجرى لم يزل واسعا وعمقه اربعة امتار والجبال على بعد اربعة أوخمسة كيلو مترات

« « ٢١٫٦٠٠ عرض المجرى ٦٠٠ متر الى ٧٠٠ متر وعمقه ٣٫١٠ متر

« « ٢٥٫٠٠٠ مررنا امام جبال كوكى الواقعة على الشاطىء الايسر على مقربة من النهر

« « ٢٩٫٦٠٠ مررنا امام بلدة أوربى

ويمكن القول ان بحر الجبل ما بين نيمولى وأوربى يمر فى واد تكتنفه الجبال وعرضه يتراوح بين أربعه كيلو مترات و ١٢ كيلو مترا وعرض المجرى يتراوح بين ١٢٠ مترا و ٧٠٠ مترا ولا بد من التنويه بان الخرط التى قامت بعملها حكومة يوجندا لا يعطى فكرة حقيقية عن عرض المجرى اذ انهم بينوا عليها ما تغمره مياه الفيضان من السواحل كمجرى النيل نفسه

عند كيلو ٣٦٫٠٠٠ عرض المجرى ١٦٠ مترا وعمقه عشرة امتار واقتربت الجبال على الشاطىء الايسر حتى اصبحت على مسافة كيلو متر واحد

كيلومتر ٣٩٫٠٠٠ وكيلو ٤١٫٥٠٠ اعتدل المجرى واصبح عرضه ٣٥٠ مترا وعمقه ٣٫٩٠ مترا واقتربت الجبال على الشاطئين وخصوصا الايمن

« « ٤٢٫٠٠٠ اصبح جبل الشاطىء الايمن على حافة المياه وعرض المجرى ٥٠٠ مترا وعمقه ٣٫٣٠ مترا وانقطعت المستنقعات وارتفع جبل الشاطىء الايسر كثيرا

« « ٤٣٫٢٠٠ جزيرة وسط المجرى

« « ٤٤٫٠٠٠ عرض المجرى ٥٠٠ مترا وعمقه ٣٫٥٠ مترا

« « ٤٩٫٦٠٠ « « ٦٠٠ « « ٣٫١٥ «

« « ٥١٫٢٠٠ انخفض منسوب الوادى كثيرا وأصبح عرضه ثمانية كيلو مترات وهنا الاحظ ان خزان نيمولى عند اغراقه لهذه المنطقة لا يحدث ضررا كبيرا لعدم وجود اهالى بالمرة

« « ٥٧٫٨٠٠ مررنا ببلدة ايرى عاصمة مديرية جولو ورأينا نهر يوانكى الذى يصب على يسار المجرى

« « ٥٩٫٤٠٠ قل عمق المياه حتى وصل مترا واحدا وذلك لكثرة وجود الجزائر وسط المجرى

« « ٦٥٫٨٠٠ مررنا بمرتفع عند حافة المياه على الشاطىء الايسر يعلو السطح بمقدار عشرين مترا والمجرى هنا كثير الجزائر المغطاة بأم الصوف والبردى

« « ٧١٫٠٠٠ اصبح المجرى وسط منطقة سدود

كيلو متر ٧٧٫٠٠٠ عرض المجرى ١٥٠ مترا وعمقه ٤٫٥٠ مترا
« « ٨٨٫٠٠٥ وقفنا امام بلدة شاكو حيث العمق قليل جدا
وهى محطة خشب وقود

وفى يوم ٢٥ فبراير سرنا الهوينا لقلة عمق المياه وعند كيلو ٩١٫٥٠٠ شاهدنا على الشاطىء الايمن تلا عاليا بالقرب من المجرى وكان اتساع الوادى يقرب من الخمسة كيلو مترات وعلى الشاطىء الايسر غابة متسعة عالية الاشجار كثيفتها . وعند كيلو ٩٤٫٠٠٠ كان عرض النهر ١٢٠ مترا وعمقه ٥٫١٠ متر ثم استمر العرض فى الازدياد الى ان وصلنا الى كيلو ٩٧٫٠٠٠ فاذا به ٣٠٠ مترا واذا بالعمق ثلاثة امتار واتسع الوادى حتى صار ثمانيه كيلو مترات وزاد تشبع المياه بالحشائش والاعشاب ثم اقتربت الجبال التى على الشاطىء الايسر من المجرى.

وعند كيلو ١٠٩٫٠٠٠ تغيرت الطبيعة وعاد المجرى كانه فى منطقة السدود وعرضه ٢٠٠ مترا وعمقه ٤٫٤٥ مترا ثم ما زالت حالته تسوء وجزائره تزداد حتى وصلنا كيلو ١١١٫٠٠٠ فكدنا نعتقد ان النهر مسدود تماما لكثرة ما به من الاعشاب الكثيفة ثم عادت الحالة فتغيرت عند كيلو ١١٣٫٠٠٠ وأصبح النهر يجرى بين ساحلين عاليين ارتفاعهما عن سطح الماء لا يقل عن العشرة امتار وأصبح عرضه ١٠٠ مترا وعمقه ٥٫٢٠ مترا

وعند كيلو ١١٥٫٠٠٠ زادت كمية البردى الاان النهر لم يزل بين جسوره العالية وعدنا تدريجيا الى حالة السدود وما زلنا كذلك بين المستنقعات آونة والسواحل العالية أخرى الى ان وصلنا الى كيلو

١٣٥ر٠٠٠ فاصبح عرض المجرى ٢٢٠ مترا وعرض الوادى ٤ كيلو مترات وشاهدنا عند كيلو ١٣٨ر٠٠٠ مصب نهرين صغيرين

وبالقرب من الكيلو متر ١٥٩ر٠٠٠ وصلنا بلدة موتير وهى آخر محطة ملاحية على النهر فى ذلك الفصل لا يمكن لباخرتنا الصغيره ان تتعداها لقلة عمق المياه فى النهر بينها وبين امام بحيرة روبى ولو ان البواخر الكبيرة تمر فيها بسهولة زمن الفيضان

فنقلنا امتعتنا الى فلوكة من الصاج قامت مباشرة الى جهة الجنوب ووجدنا نقطة تصلح لبناء مقياس النيل على الشاطىء الايسر

وفى يوم ٢٦ فبراير غادرنا موتير فوصلنا بلدة وادلاى القديمة الواقعة على الشاطىء الايسر وفيها آثار المعسكر المصرى تحت قيادة امين باشا ثم مررنا ببلدة ألور على الشاطىء الايسر وبلدة وادلاى الجديدة وهى تقع عند الكيلو متر ١٦٤ على الشاطىء الايمن

وعند الكيلو متر ١٦٨ مررنا بمصب نهر أورا على الشاطىء الايسر وعند كيلو ١٦٩ مررنا بمصب نهر أومى على الشاطىء الايمن. وكلا النهرين لا يتجاوز عرضه الثلاثين مترا . ولا نزاع فى ان وجود هذين النهرين فى ذلك الموقع من المجرى مما ساعد على تكوين بحيرة روبى اذ انهما يكونان بما يأتيان به سنويا من الطمى والرمل سدا غاطسا يرفع منسوب القاع ويحجز جزءا من الماء يرتد تأثيره الى الامام فيكون البحيرة . ولوحظ ان المجرى يتسع تدريجيا امام مصب أومى فبعد ان كان عرضه ٣٢١ مترا عند كيلو ١٦٩ أصبح ٧٠٠ مترا عند كيلو ١٧٠ر٠٠٠

ثم دخلنا بحيرة روبى عند كيلو ١٧١٫٠٠٠ فلاحظنا ان عرضها المتوسط ٢٢٠٠ الى ٣٠٠٠ متر وعمقها المتوسط مترا واحدا أو اقل وعرض الوادى أى البحيرة نفسها وماحواليها من الارض المنخفضة ستة كيلو مترات

والبحيرة ملأى بالحشائش العائمة التى تقذفها فى المجرى ابان الفيضان وتغذى بها منطقة السدود وهى من نوع أم الصوف

نقلنا الى باخرة تسمى « صموبل بيكر » وهى باخرة حمولتها ١٠٠ طنا وطولها ٤٢ مترا وعرضها ستة امتار وقدكان عرض المجرى امام بحيرة روبى ٢٠٠ مترا وعرض الوادى من ٨ الى ١٠ كيلومترات

وعند كيلو ١٧٩ اتسع المجرى كثيرا حتى اصبح يقرب من الكيلو متر وضاق الوادى الى ٢ كيلو متر فقط ثم عاد المجرى الى الضيق حتى اصبح عند كيلو ١٨٤ عرضه ٥٠٠ مترا والوادى صار عرضه ١٢٠٠ متر فقط

وعند كيلو ١٨٥ مررنا بموقع عرض الوادى فيه لا يزيد عن ١٠٠٠ متر وعلى جانبيه تلول عالية من الرمل فتبادر الى ذهننا درج هذه النقطة كموقع صالح لعمل خزان لاعتدال المجرى وضيق الوادى ولو ان الموقع ليس صخريا وعند كيلو ٢٠٣ شاهدنا مصب نهر صغير على الشاطىء الايمن واتسع المجرى تدريجيا فتحول تدريجيا من مجرى نهر عادى الى مخرج هذا النهر من بحيرة عظيمة وأصبحت المياه كثيرة الامواج يعلو سطحها جزائر عديدة من الحشائش العائمة

وعلى مسافة ١٥ كيلو مترا من النقطة السابقة وقفنا على بلدة

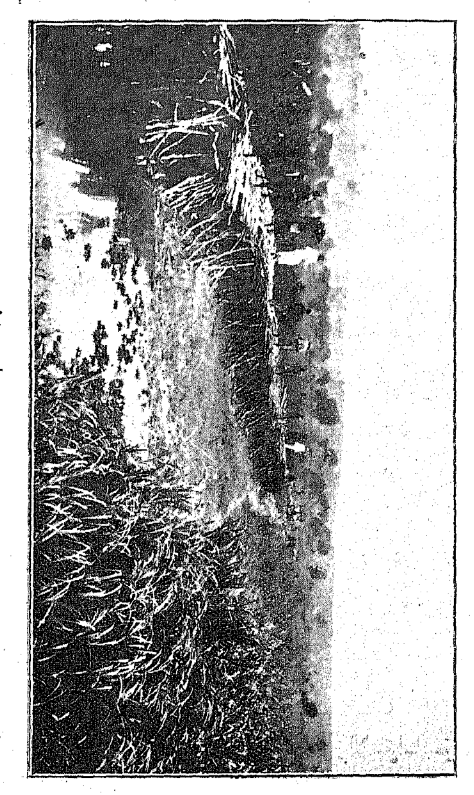
بنيامور الجديدة لاخذ ما يلزم من خشب الوقود وقسنا عرض المجري فاذا به ١٠٥٠ مترا والعمق ٤٫٥٠ مترا (انظر الصورة نمرة ١٢)

ولا بد من القول هنا ان نقطة مخرج بحر الجبل من البحيرة لا يمكن تحديدها تماما اذ ان البحيرة الواسعة يضيق عرضا تدريجيا عند المخرج ونقل تموجاتها ولا تتغير هذه الحالة الى ما يسمي عرفا بمجرى نهر الا بعد مسافة طويلة

وعلى مسافة ٢٢٨ كيلوا مترا من خط السير الذى اتبعناه من نيمولى مررنا بعصب نيل فكتوريا فى بحيرة البرت فى الجهة الشرقية وبلدة بانيامور فى الجهة الغربية وابتدأت الباخرة تتلاعبها الامواج ثم وصلنا ميناء بيوتيابه مساء ٢٦ فبراير

حدث ان صدرت الاوامر الى مهندس الباخرة للقيام فى الصباح الى بلدة كسيني ميناء الـكنجو البلجيكية فقررنا ان نوافق الباخرة لانها اعددنا ذلك فرصة تسمح بمشاهدة البحيرة من مبدئها الى نهايتها لو ان برنامجنا يحتم تكرار هذه السياحة وانى اكتفى بملخص مادونته فى مذكرتى اليومية عن ذلك : —

١ غادرنا بيوتيابه صباح يوم ٢٧ فبراير قاصدين كسيني الواقعة فى الركن الجنوبى الغربى لبحيرة البرت ويمكن ان يقال على العموم ان البحيرة عبارة عن سطح مائى تحيط به جبال عالية بارتفاع واحد تقريبا يتخللها قمم مرتفعة متباعدة



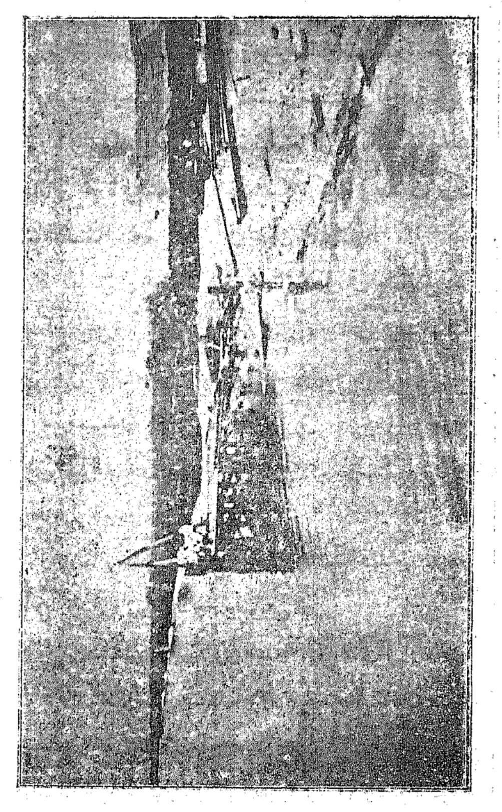
رقم ١٢ — مرعى على جر الجبل

سارت الباخرة بنا علي مقربة من الشاطيء الشرقي فشاهدنا عددا كبيرا من الأنهر الصغيرة تصب في البحيرة بعد انحدارها على ميول الجبال انحدارا منتظما أو سقوطها دفعة واحدة او علي دفعات متعددة فوق واجهات الجبال الرأسية او الكبيرة الانحدار ثم مرورها وسط مساطيح يتراوح اتساعها بين المائة متر والالاف ويتراوح ارتفاعها عن سطح الماء بين السبعة امتار والخمسة عشر

وقد لاحظنا تكوينا خاصا لمصبات هذه الأنهر فى البحيرة اذ كون كل نهر منها مما يأتى به من الرمال والصخور اثناء سقوطه ميناء صغيرة بشكل حسر يقارب ربع دائرة او قطعة من منحن مقعر يبتدىء عند نقطة الانصباب ويتجه الى الشمال متتبعاً فى ذلك مجرى التيار فى البحيرة . ويختلف حجم هذه المين باختلاف حجم الأنهر فاوسعها واكبرها ميناء بيوتيابه الذى كونه نهر كاجيرا

وعند الساعة الواحدة بعد الظهر وصلنا بلدة كسيني فشاهدنا حركة نقل كبيرة وسط مستعمرة صغيرة ولا غرابة فى ذلك اذ ان هذه البلدة هي الميناء الوحيد لمناجم كيلو الذهبية التابعة لباجيكا

وفى ٢٨ فبراير عدنا الى بيوتيابه فبحثنا عن المقياس فعلمنا ان فيضان سنة ١٩١٦ وسنة ١٩١٧ قد غمره تماما ولم نر الا مقياسا مؤقتا من الخشب فرصدناه (انظر الصورة نمرة ١٣)



رقم ١٣ — مقاس بيوتايه

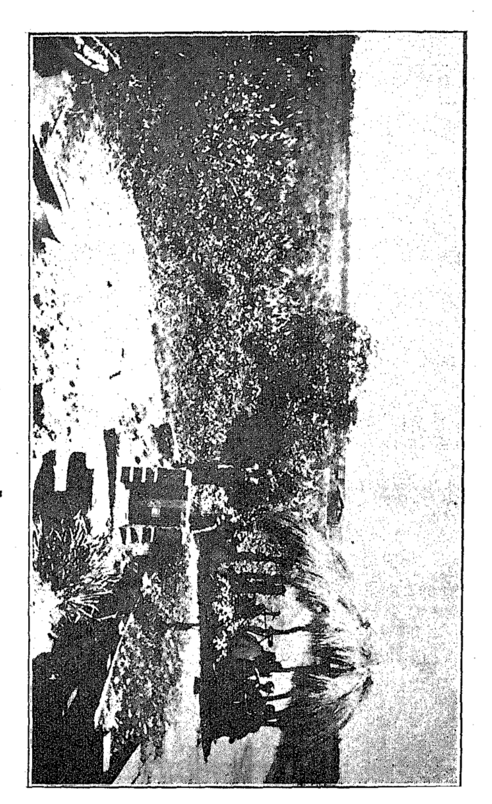
وبلدة بيوتيابه هذه فى غاية الحقارة وعلمنا أنه لا يمكن تعميرها لتفشى مرض الملاريا الناشىء عن وجود مستنقعات صغيرة حوالها

وقد جعلنا وجهتنا بعد ذلك بلدة بورمسندى الواقعة على نيل فيكتوريا والتي نصل منها الى بلدة ناماسجا الى نهاية السكة الحديدية الموصلة الى بحيرة فيكتوريا . فأخذنا سيارة كبيرة (بعد ان تركنا ما امكننا الاستغناء عنه من امتعتنا فى مخازن الجمارك)

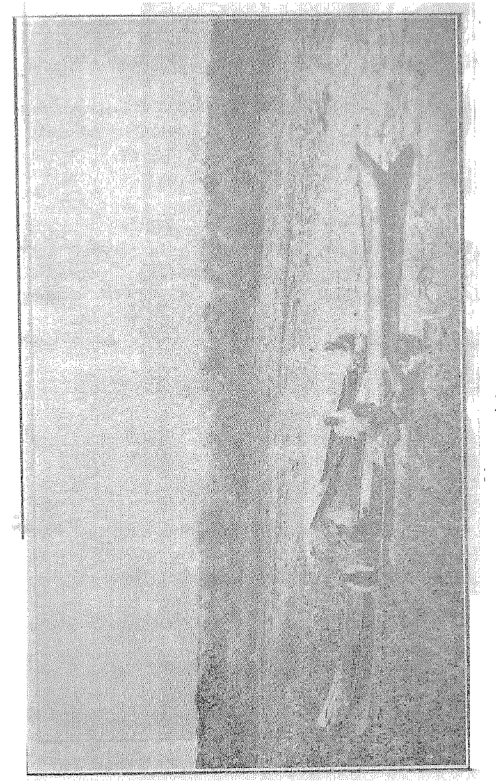
يمر الطريق فى العشرة كيلو مترات الاولى فى منخفض لا يعلو عن سطح البحيرة بأكثر من اربعة امتار ثم يبتدىء بعد ذلك فى تسلق الجبل اذ ان منسوب الطريق عند بيوتيابه ٦١٩ مترا ومنسوبه عند بلدة مسندي ١١٤٠ مترا وهو طريق صخري يشبه مثيله فى المناطق الجبلية فى أوربا بما عليه من الكباري فوق الانهر والوديان والبرابخ فوق الجداول والمصارف

وعلى جانبي الطريق مزارع واسعة يسمونها « شامبى » منزرعة قطناً وبناً وموزاً والزراعة الناجحة فيها هى البن

وصلنا مسندى فى المساء وفى صبيحة اليوم التالى (أول مارس) تركناها واستأنفنا السير فشاهدنا لاول مرة مزرعة دخان علمنا ان تجارتها غير رابحة لرداءة نوعها ووصلنا حوالى الظهر الى بور مسندى فرصدنا المقياس عند الموردة (انظر الصورة نمرة ١٤ والصورة نمرة ١٥)



رقم ١٤ — بورت صنلايت



رقم ١٥ — بحر الجبل — القوارب

ثم استقلنا الباخرة « استانلى » وبعـد مسيرة خمسة كيلو مترات شاهدنا مصب نهر كافو فقدرنا عرضه بثلاثين مترا على جانبيه البردى بعرض لا يقل عن الخمسين مترا ثم زاد عرض النهر تدريجيا حتي تحول الى مستنقع تكتنفه الحشائش والبردى

ومررنا بمصب بحيرة كوانيا فى كيوجا ثم دخلنا بحيرة كيوجا فى الليل وفى يوم ٢ مارس استيقظنا فاذا بنا وسط ضباب كثيف من الناموس بكل انواعه واحجامه

رست الباخرة على كيلى وهى اهم ميناء لتصدير القطن على البحيرة فرأينا بالات عديدة من القطن تحت الشحن — و بفحص نوع القطن وجدت لونه رمادياً اكثر من لون القطن الســودانى وشعرته اقل بكثير فى الطول من القطن المصرى

وتناقشت مع رفاقى فى صعوبة سد اذرع البحيرة سدا تاماً ليتمكن النهر من اختراق المنطقة فى مجرى منحصر كما كنا نفكر مبدئيا ورأينا ان هذا العمل يكاد يكون مستحيلا لان الاراضى التى حول البحيرة اخص الاراضى المنتجة فى اوجندا والبحيرة هى الطريق الوحيد لنقل الحاصلات

تركنا كيلى ومررنا بين جزيرتين صخريتين وسـط البحيرة ثم رسونا عند بلدة بوجندو حيث يوجد بها محلجان للقطن لشركة زراعة

القطن البريطانية وقد قمنا بعمل ميزانية لمعرفة المنسوب الذى ارتفعت اليه مياه الفيضان سنة ١٩١٧ فوجدناه ١٢ر٥ مترا اعلى من منسوب المياه الحالية وعلمنا ان مياه ذلك الفيضان غمرت جزءا كبيرا من سواحل البحيرة باجمعها

غادرنا « بوجندو » واتجهنا الى « سانجاي » فلاحظنا ان المياه قد تغير لونها تدريجيا وأصبحت رمادية خضراء قذرة يعلو سطحها أوراق اللوتس — ساقه يزيد عن المترين ذو جزع عريض مما يجعل تأثيره فى جريان المياه على اعماق مختلفة كبيرا جدا

تركنا « سانجاى » ورسونا على مقربة من «لايو» وهي المعروفة فى مصر باسم « لالى » حيث يوجد مقياس البحيرة ولكن للاسف فان هذا المقياس يبعد عن الشاطيء مائتى متر ولا تصله المياه الا بواسطة مجري صغير والمياه بعيده عنه لانخفاضها الكبير .

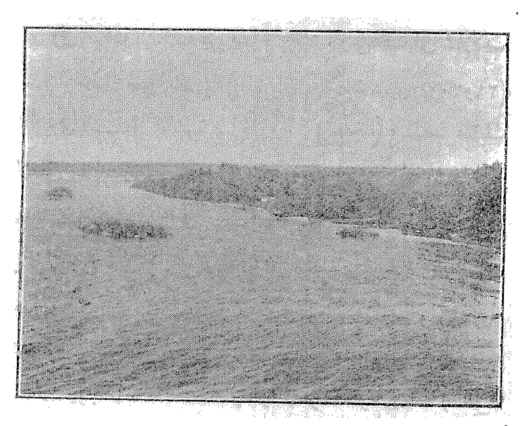
قامت بنا الباخرة ورسونا عند « بوجنجو » فكدنا نحترق لشدة الحرارة التي بلغت درجتها ٤٤ سنتيغراد وكان الجو مع هذه الحرارة متلبدا ببخار الماء المتصاعد من البحيرة

وفى صبيحة ٤ مارس تركنا (بوجنجو) ومررنا تباعًا امام جزيرة « ناملیموكا » ومصب نهر (مبولوماجا) . وعند الساعة الثالثة بعد الظهر تغير لون الماء فأصبح رماديًا بسواد لكثرة ما به من المواد

العضوية المتعفنة واصبحنا فى النهاية الامامية للبحيرة متجهين الى نيل فكتوريا فسرنا ببطء كبير لقلة العمق الذى وجدناه يختلف بين ٥٩٥ و١٩٢٠ مترا ثم انعدمت المياه تقريبا من السطح واصبحنا نسير فوق طبقة كثيفة من المواد العضوية المتعفنة بسمك لا يقل عن نصف متر

ولم ندخل فى نيل فكتوريا الا الساعة الخامسة بعد ان مررنا وسط جزائر بعضها صخرى ثابت وبعضها مكون من الاعشاب المتحركة (انظر الصورة نمرة ١٦)

وفى صبيحة ٥ مارس وصلنا (نماسجالى) فرأينا ميناء منظمة



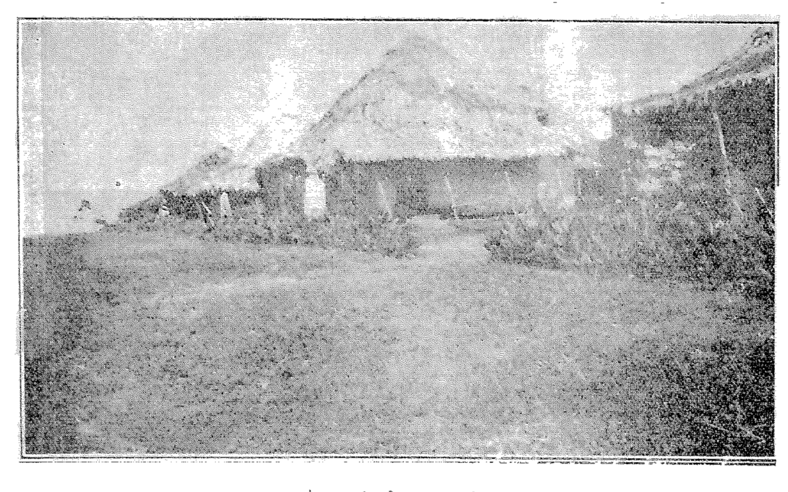
رقم ١٦ — نيل فيكتوريا امام بحيرة كيوجا

واجهتها حائط ساند من الاسمنت وفى الساعة الواحدة بعد الظهر
تركنا البلدة وركبنا قطارا وقد استلفت نظرنا زراعات الموز الكثيرة
فانك لاتكاد ترى شيئا آخر فى الطريق ولا غرابة فى ذلك فانه الغذاء
الوحيد لاهل يوجندا

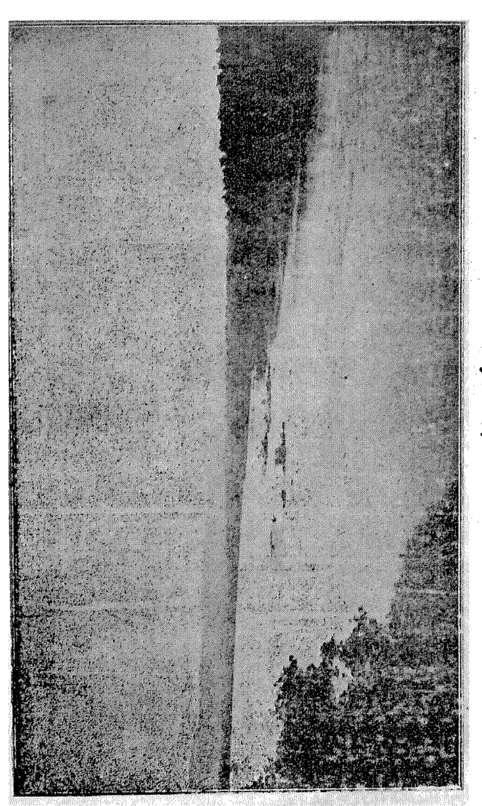
وصلنا (جنجا) الساعة الخامسة مساء وهي الميناء الواقعة على
بحيرة فيكتوريا عند مخرج النيل من شلالات ريبون ونهاية السكه
الحديدية وذهبنا تواً الى الفندق الوحيد الموجود بالبلدة وهو عبارة عن
مجموعة اكواخ صغيرة مغطاة بالطين ولو ان تكاليف السكن به تبلغ ١٨
شلنا يوميا . (انظر الصورة نمرة ١٧)

وفى الساعة السادسة من صباح يوم ٦ مارس ذهبنا الى شلالات
ريبون واخذنا صورا شمسية (انظر الصورة نمرة ١٨و١٩و٢٠و٢١)

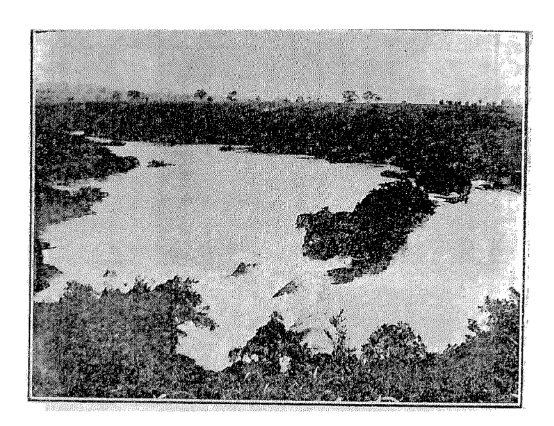
وفى الساعة العاشرة صباحاً تركنا (جنجا) واستقلنا فلايك
للاهالى وهي عبارة عن الواح خشبية مربوطة بليف وأوراق شجر الموز
فعبرنا خليج (نابليون) فى نصف ساعة ثم ركبنا سيارة فورد وسرنا
فى طريقنا الي « كمبالا » والطريق وسط الجبال يمر كالعادة فى مرتفعات
ومنخفضات بين مزارع الموز والبن و بين الغابات والاحراش وطوله
٨٧ كيلو مترا . فوصلنا كمبالا الساعة الواحدة بعد الظهر وهي العاصمة
التجارية ليوجندا . اما العاصمة الرسمية ومقر الحكومة فاسمها (انتبى)
وقد ذهبنا اليها الساعة الثالثة بعد الظهر



رقم ١٧ — قنلرف جنجة



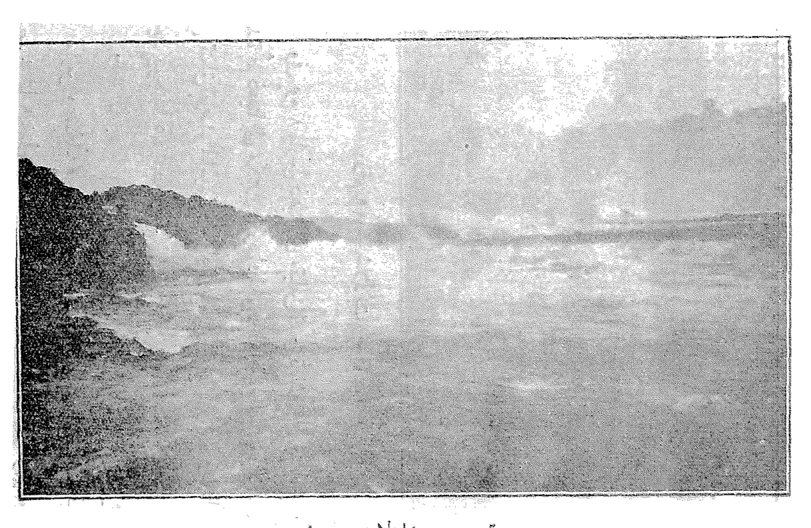
رقم ١٨ — أمام شلالات ريبون



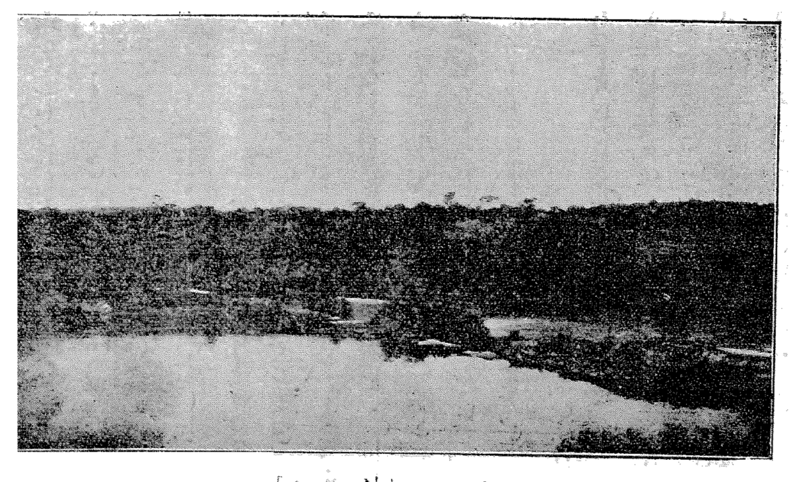
رقم ١٩ — شلالات ريبون

وفي يوم ٨ مارس ذهبنا الى مقياس البحيرة الشهير فوجدناه بحالة جيدة ثم ذهبنا الى مكتب الارصاد الجوية لمعرفة مايقوم به من الاعمال التي تتعلق برصد المناسيب والحرارة والمطر والرياح والرطوبة وعلمنا انه يوجد بيوجندا ٤٥ محطة رصد

وبعد ان جهزنا امتعتنا لاستئناف الرحلة عدنا الى « جنجا » يوم ١٠ مارس وعلمنا انه من الضروري اجراء كشف طبي علينا قبل التصريح لنا بدخول منطقة مرض النوم لمعاينة شلالات مرشيسون وقياس التصرف.



رقم ٢٠ — شلالات ريبون



رقم ٢١ — شلالات ريبون

ثم ذهبنا قبل الغروب الى شلالات (أوين) الواقعة على نيل فيكتوريا على مسافة خمسة كيلو مترات خلف شلالات (ريبون) وهذه الشلالات عبارة عن اربعة سقوطات ثانيها واهمها ارتفاعه ما بين ٢٫٥٠ مترا و ٣٫٠٠ مترا صخورها مكسوة بالاعشاب والاشجار ولم نجد أي موقع مناسب لقياس التصرف امام هذه الشلالات لعدم انتظام المجرى ولوجود صخور متعددة فى وسطه

وفى يوم ١١ مارس ذهبنا الي المستشفى للكشف الطبى . وفى يوم ١٢ مارس ركبنا القطار (ما عدا احد رفاقنا المستر تيبور الذى ترك بالمستشفى مريضا بحمى الملاريا) ووقفنا عند محطة (مبولامونى) وعند الظهر وصلنا (ناماسجالى) فوجدنا عرض النهر يقارب ٣٠٠ مترا واجتهدنا فى وضع اسلاك للتصرف فصادفتنا الصعوبات الآتية : —

اولا اضطرارنا للاستعانة بالزنوج الكسالى والذين لم نتمكن رغم مترجمينا من تفهيمهم مايجب عمله

ثانيا عدم وجود طبلات تلف عليها السلوك مما جعلها تتعقد باستمرار على اننا امكننا بعد عناء شديد ان نمد الاسلاك الى وسط المجرى على احد القوارب الخفيفة بعد تثبتها فى محلها

وفى صباح ١٣ مارس استأنفنا مد الاسلاك الى الطرف الآخر فثبتنا ستة قوارب فى عرض المجرى وهو عمل شاق للغاية اذ كان

التيار يدفع الاسلاك فى اتجاهه تارة وتتعلق الحشائش بالاسلاك وتغوص بها فى المياه تارة أخرى ذلك فضلا عن الامطار التي بدأت تهطل والخطر الذى كان محدقا بنا لوجود التماسيح وعجول البحر فى المجرى بكثرة

وفى يوم ١٤ مارس وجدنا القوارب قد اختل نظامها وخرجت من موقعها واضطررنا لاعادة العمل من جديد فثبتنا قاربا فى وسط المجرى واوصلنا السلك اليه بواسطة قارب آخر واتجه هذا القارب الآخر بالسلك حتي وصل الى الشاطيء المقابل فربطنا السلك فى هلب وقد نجحت هذه الطريقة وتوصلنا بعد جهد كبير من مد الاسلاك على عرض المجري وامكنني فى النهاية من قياس التصرف من الساعة الثانية ونصف الى الساعة الخامسة مساء

وفى ١٥ مارس اخذت قياس التصرف مرتين مرة فى الصباح والاخرى بعد الظهر ثم نزعنا الاسلاك واقلعنا بالباخرة (سبيك) حوالى الساعة التاسعة ونصف مساء

وفى الساعة الثالثة ونصف صباحا يوم ١٦ مارس دخلنا بحيرة كيوجا مارين بالجانب الغربى لها حيث المجري عريض وزهور المياه منتشرة على الجانبين الى الشاطيء . وفى الساعة التاسعة أصبح المجري مسدودا بالبردي

ثم دخلنا نيل فيكتوريا متجهين نحو (اتوزه) والمجرى هنا واضحة حدوده تماما ويجرى بين صفين من البردي يتراوح عرضها

من ٥٠ الى ٢٠٠ مترا . وفى المساء وصلنا الي (آوره) وهي قرية صغيرة فى نهاية منطقة الملاحة والمجرى خلفها صخرى وغير صالح للملاحة

وفى ١٧ مارس ركبنا قاربا حيث وصلنا الى موقع اخترناه لقياس التصرف على بعد ٧٠٠ مترا من موقع المرسى . وفى الساعة العاشرة صباحاً ذهبت الى شلالات (فويره) على بعد عشرين كيلو مترا . وهنالك حاجز من الصخور قاطع للمجرى بارتفاع متر ونصف فوق منسوب المياه وتمر المياه فى هذا الحاجز من ثلاثة قطوع بسقوط متر فقط

وقد تبين ان مقدار الفاقد بين « مسجالى » و (آوره) هو عبارة عن ٥٠ مترا مكعبا

وفى الساعة الخامسة ونصف ركبنا الباخرة عائدين الى (بور مسندى) فمررنا فى طريقنا بمحطة وقود امضينا بها الليل وفى صباح ١٨ مارس استأنفت الباخرة المسير فوصلنا الى (بور مسندى) حوالى الظهر

ونظرا لى هطول المطر بكثرة اخلينا الباخرة فى الحال ونقلنا امتعتنا الى عربات كبيرة وركبنا فوقها وسرنا حتى وصلنا (مسندى) حوالى الساعة الخامسة مساء

وفى يوم ١٩ مارس تركنا (مسندى) ووصلنا (بوتيابة) الظهر ثم قابلنا قنصل بلجيكا ووكيل شركة معادن « كيلو » . وبعد ان تبادلنا الآراء تبين ان بلجيكا ربما لاتعارض فى رفع منسوب البحيرة

بمقدار ستة امتار اذ ان الساحل خال من السكان لتفشى مرض النوم والتلف الوحيد الذى نجم عن ذلك الرفع هو غرق جزء من طريق معادن « كياو » بين البحيرة والجبل

وفى صباح ٢٠ مارس ركبنا فلايك صغيرة تسير بالمجاذيف قاصدين نيل فيكتوريا ولما كان عملنا يستغرق خمسة ايام فقد اخذنا معنا الامتعة الضرورية جدا فوصلنا عند الدلتا من الساعة الثانية بعد الظهر . وصادفنا حاجزا اضطررنا للخروج من الفلايك ودفعها بايدينا حتى تخطيناه (انظر الصورة نمرة ٢٢ ونمرة ٢٣) . ثم دخلنا نيل فيكتوريا من جهة الجنوب أى من فرع « ماجنجو » بعد ان مررنا بالجزائر الواقعة عند الفم حيث المجرى عبارة عن سد من البردى وأم الصوف على الجانبين

وهنا نرى ثلاثة الوان مختلفة واضحة للمياه : —

١ النيل قبل دخوله البحيرة رمادى ممزوج بمواد متعفنة

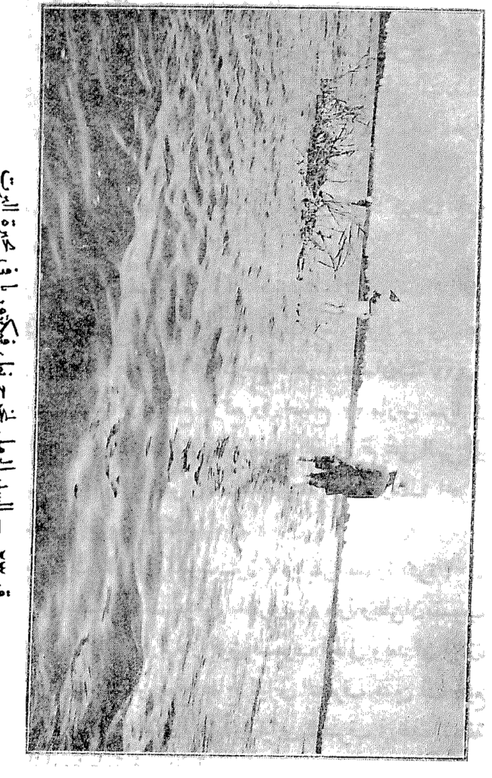
٢ عند دخوله البحيرة ازرق اللون

٣ البحيرة نفسها ولونها اخضر

وقد ضربنا خيامنا فى آخر النهار على الشاطىء الايسر عند رأس الدلتا وهى بقعه عالية محاطة بالبردى حيث امضينا الليل

وفى صباح ٢١ مارس استأنفنا السير بالفلايك بين جزائر عديدة ومياه مشبعة بمواد نباتية ثم مررنا بغابة على الشاطىء الايمن واشجار على حافة الماء من الشاطىء الايسر يتسلقها عدد عظيم من القردة . ورأينا بالمجرى تماسيح وعجول البحر وعددا من الفيلة تعبر النهر

رقم ٢٢ ب — السد الرملى لمخرج نيل فيكتوريا فى بحيرة البرت



رقم ٢٣ — السد الرملي لمخرج نيل فيكتوريا في بحيرة البرت

سواء ترضنا بعد ذلك جزء من المجرى قليل العمق

ثم رأينا نهراً آتيا من الشمال الشرقى وقد كان البعوض منتشرا بكثرة من جميع الاشكال وحوالى الظهر كادت تنقطع المستنقعات بالشاطىء الايمن واقتربت الاشجار من حافة المياه ثم اتجه المجرى الى الجنوب الشرقى بين غابات على الجانبين

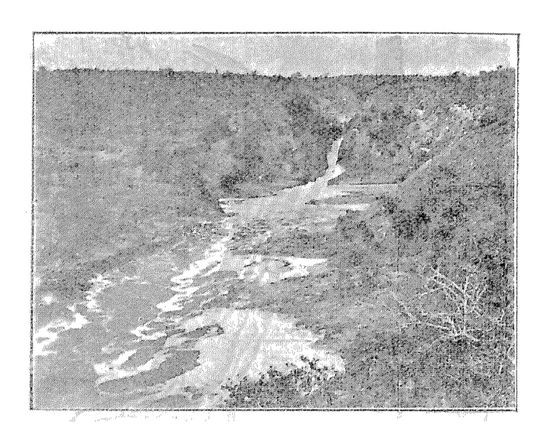
مررنا بعد ذلك بغابات كثيفة على الجانبين وهى اكبر ما رأيت ذات منظر رائع

وفى الساعة الخامسة رأينا اكمةعالية عليهاعلامتان احداهما تشير الى ان المنسوب بلغ مترا اعلى من المنسوب الحالى والاخرى اعلى بمقدار ٢٫٢٠ مترا منه (وهوعلىالارجح منسوب فيضانسنة ١٩١٧)

بتنا فى خيامنا فى موضع مرتفع وفي صباح ٢٢ مارس سرنا فى اتجاه المجرى الى الشمال الشرقى والجنوب الغربى ثم يحنى النهر الى جنوب شرق . ومررنا حوالى الساعة التاسعة بجزيرة وسط المجرى بها اشجار بديعة من الاكاسيا

ثم ظهرت شلالات (مرشيسنون) « انظر الصورة نمرة ٢٤ » وعبرنا أول مضيق حيث عرض المجرى ٨٠ مترا ويظنان منسوب المياه وصل هنا الى ٠٫٥٠ مترا فوق المنسوب الحالى وبعد ان اجتزنا المضيق الثالث بحثنا عن موقع صالح لقياس التصرف فتبين ان جميع النقط سيئة ولا يمكن الاعتماد على أى قياس للتصرف في هذه المنطقة اذ ان المياه مضطربة غير منظمة

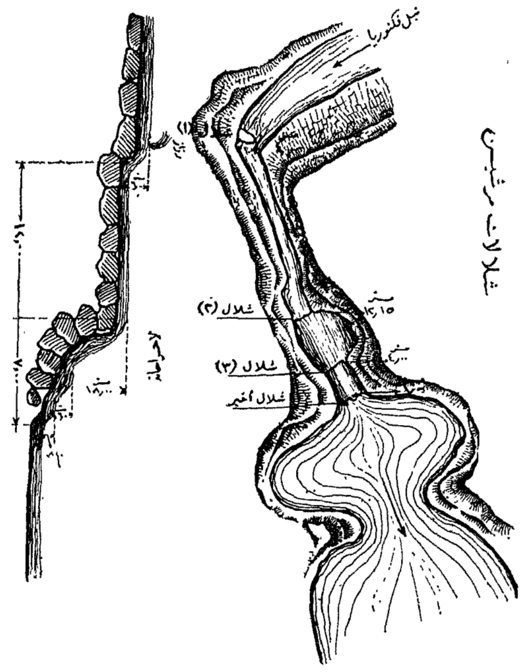
على انى اخذت قياس التصرف مرتين بالرغم من ان الموقع



رقم ٢٤ — شلالات مرشيسون

صخرى والمياه غير منتظمة وشلالات (مرشيسون) « انظر الصورة نمرة ٢٥ » هى بلا نزاع اعظم شلالات النيل ويكفى لوصف عظمتها ان اقول ان عرض المجرى امامها بقليل يبلغ المائتين متر ثم يضيق بسرعة الى ان يصل الى عنق ضيق عرضه لا يتجاوز الستة امتار فتندفع فيه المياه بسرعة هائلة وتسقط نباعاً فى مسافة أفقية لا تجاوز الخمسة عشر مترا ارتفاعها يتجاوز الخمسة وثلاثين مترا. وقد عملت لذلك رسما تقريبياً كالآتى :

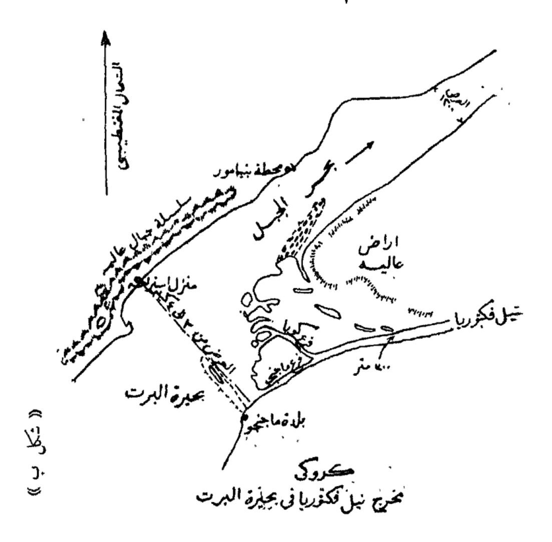
وفى الصباح (٢٣ مارس) عدنا ادراجنا وعلى بعد عشرة كيلو مترات خلف الشلالات وجدت نقطة صالحة لقياس التصرف. وفى



الساعة الثالثة بعد الظهر كنا وسط معرض حقيقي للحيوانات اذ كنت
ترى تماسيح وعجول البحر وفيلة وخنازير (متوحشة) على الشاطىء
الايسر وقرود على الشاطىء الايمن . ثم بدأنا نرى قمة (محاجى)
المخروطة الشكل وامضينا ليلتنا بالخيام على الشاطىء الايسر فى مكان

حصن قديم

وفى ٢٤ مارس سرنا حوالى الساعة الثامنة صباحاً وأصبح لا أثر للغابات ثم ابتدأ المجرى ينقسم الى عدة مجارى يفصلها عن بعضها جزائر ورأينا بعد ذلك نهراً الى اليسار يتجه جنوبا جنوب غربى وآخر يتصل بفرع (ماجنجا) وبعد قليل وجدنا ان عمق المياه قليل واصبح من المتعذر التقدم الى الامام فاضطررنا للرجوع . وقد انتهزت هذه الفرصة لرسم دلتا نيل فيكتوريا عند انصبابه فى بحيرة البرت كالمبين على الرسم نمرة ٢



مخرج نيل فكتوريا فى بحيرة البرت

وفى الساعة العاشرة ونصف وصلنا البحيرة ورأينا الباخرة «صمويل بيكر» فركبناها الى بلدة (محاجى) «وهى تابعة للكنغو البلجيكية وواقعة على القمة المخروطة الشكل» فوصلناها فى الساعة الرابعة حيث بتنا بها وكان المطر والرعد شديدا طول الليل

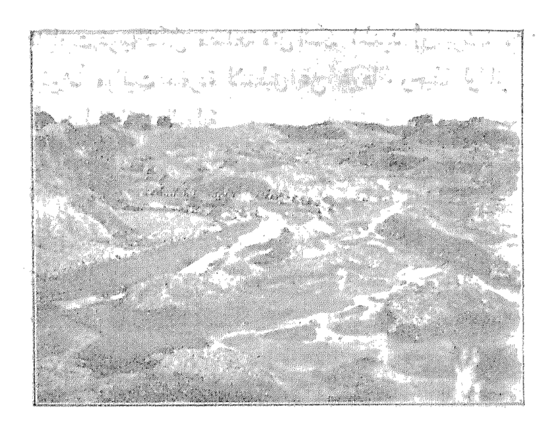
وفى صباح ٢٥ مارس برحنا (محاجى) ووصلنا الى (بوتيابه) وهناك عملنا هدنة صغيرة وامكننى التريض . واستخرجت نتيجة قياس التصرف بشلالات (مرشيسون) فكانت نتيجة الضائع كما يأتى : —

٥٠ مترا مكعبا بين نماسجالى واتوره

٦ مترا مكعبا بين اتوره وشلالات مرشيسون

وبعد ان خلصنا امتعتنا من مخازن الجمرك برحنا (بوتيابه) فى صباح ٢٧ مارس ووصلنا (كبيرو) بعد ساعتين ثم توجهنا الى الشاطىء لزيارة معمل الملح وينابيع المياه الكبريتية (انظر الصورة نمرة ٢٥) . ويوجد من هذه الينابيع ثلاثة أو أربعة عند سفح الجبل وتخرج المياه من هذه الينابيع حارة فتسيل في مجرى صغير (حفره السيل) حتى تنتهى الى البحيرة وعند مصبها بالبحيرة تلتقى بها مجار أخرى تخفف من ملوحتها ونسبة الملوحة فى هذه المياه المنصبة فى البحيرة قليلة جدا

اما كيفية صناعة الملح فهى ان الارض كلها متشبعة بالملح والعيون الحارة تستمر فى تشبعها والمتعهد (من الاهالى) يعمل اكواما من الارض المفككة (لونها رمادى غامق) ويحملها الى عشته وهناك يضعها فى ازيار كبيرة ثم تملأ هذه الازيار بالماء فيذوب الملح ويتساقط



رقم ١ — معمل الملح بكبيرو

الماء المالح فى اوان توضع تحت الازيار ثم توضع هذه الاوانى على النار فيتبخر الماء ويرسب الملح من نوعين نمرة (١) يكاد يكون ابيضا نمرة (٢) قذرا

وحوالى الساعة الخامسة مساء وصلنا (كاسنجى) وبعد ان عملنا موازنة على منسوب سنة ٩١٧ توجهنا فى سيارة لمشاهدة دلتا (سيليكى) وجبل (رونزورى) ثم عدنا الى (كاسنجى)

وفى صباح ٢٨ مارس برحنا (كاسنجى) قاصدين (بوتيابه)

وفى صباح ٢٩ مارس تركنا (بوتيابه) وهنا يجب التنويه بان

المواقيت غريبه فلكل مصلحة مثل السكة الحديد أو البوستة مثلا وغيرهما مواقيت منفردة لاتنطبق على غيرها . وحبذا لو اتبعت أو وجدنا المواقيت الدولية

وصلنا الظهر عند (باكواتش) وهو الموقع الذى ظننا انه ملائم لبناء خزان بحيرة البرت وهو يبعد بمقدار ٢٤ كيلو مترا من فم بحــر الجبل . وقد لوحظ ان خلف موقع الرصيف الحالى بمقدار اثنين كيلو مترا يضيق المجرى والوادى الى ٤٠٠ مترا فحوالى هذه النقطة التى تكتنفها اكمة عالية جدا يحسن بناء الخزان

ولتنفيذ برنامجنا الذى وضعناه قبل الرحلة والذى يقضى علينا بالتحقق مما اذا كانت بحيرة البرت فى هذا الفصل من السنة مضيعة للمياه الآتية اليها من نيل فيكتوريا أو ان البحيرة تضيف دائما وعلى مدار السنة الى تصرف النهر عملنا تصرفات اربعة عند (باكواتش) فوجدنا مع الاسف أن البحيرة مضيعة للماء فى هذا الفصل وان الضائع يتراوح بين ٣٠و٤٠ مترا مكعبا فى الثانية

غير انى أريد ان استلفت نظر حضراتكم الى ان هذه النتيجة الغير منتظرة لم نصل اليها الا بالنظر للظروف الخارقة للعادة فى تلك السنة التى كان فيها تصرف النيل الابيض الاشد انحطاطا على ما أعلم وانى أرى ان هذه النقطة فى معلوماتها المائية لم تزل غامضة ويجب للتأكد منها عمل تصرفات متعددة ومنتظمة لمدة سنتين أو ثلاثة على الاقل

تركنا (باكواتش) فى ٣٠ مارس متجهين نحو البحيرة على الباخر

« صموئيل بيكر » ووقفنا عند (كوبا) وهو موقع مقياس قديم مهجور والمقياس المذكور عبارة عن لوحين من الرخام الاسفل منهما مقسم من ٩ر٥٠ الى ١٠ر٥٠ (الرخام بين ١٠ر١٠ و١٠و٥٠ غير موجود) والأعلى من ١٠و٥٠ الى ١١و٥٠ (مكسور وغير صالح) على ان هذا الموقع لسوء الحظ صالح للغاية لقياس التصرف اذ انه عند مخرج البحيرة تماما حيث يمكن رصد تقلبات مناسيب البحيرة

وفى الساعة الثانية بعد الظهر وصلنا (بانيامور) فبتنا بها واستيقظنا الساعة الواحدة صباح يوم ٣١ مارس على صوت الرعد والهواء اذ كانت العاصفة شديدة قذفت بالمركب الى الشاطىء واضاعت كثيرا من امتعة الركاب . وفى الساعة الرابعة اجتهد القبطان ان يبدأ بالسير ولكنه وجد صعوبة هائلة لشحط المركب ولم يتيسر القيام الا الساعة السابعة فوصلنا مرة أخرى الى (بيوتيابه) حوالى الساعة الواحدة بعد الظهر وبقينا بها لغاية ثانى يوم من شهر ابريل

وانى اذكر هنا بعض مادونته فى مذكراتى الخصوصية فى هذه الفترة الاخيرة (ببوتيابه) فأقول ان الخطر شديد جدا على القطن المصرى من انتشار ومزاحمة قطن أوجندا له اذ ان محصول سنة ٩٢٣ بلغ ١٠٠٠٠٠ باله وهم يجتهدون فى ترغيب الاهالى فى زراعة القطن وارهابهم عند الحاجة بزيادة الفرض المطلوب منهم سنويا

واذكر هنا أيضاً ما دونته فى مذكراتى خاصة بكيفية سبر عمق البحيرة فأقول ان ذلك كان بواسطة آلة بحيرة اعطت لنا من قومندان بحرى قسم بحيرة البرت وهى عبارة عن طارة يلفون عليها سلكا طويلا

ولها يدين من الخارج ويربط فى نهايه السلك ثقلا شكله قمع مفرغ من الاسفل للتمكن من معرفة نوع الارض وطوله تقريبا ٠٫٧٥ متراً ويربط فى الثقل انبوبة بها مادة كيماوية من خاصيتها ان يذوب لونها البنى تدريجيا وبنسبة نزولها فى المياه المالحة أو التى بها كمية من الاملاح فاذا ماانتهى الثقل الى القاع يشعر الانسان بارتخاء فى السلك فيوقف حركة اللف حالا ويرفع الثقل وبمقياس الجزء الذى ذهب لونه من الانبوبة على مسطرة خاصة يمكن للانسان ان يعرف العمق بالفاذوم ولكننا لعدم معرفتنا بالآلة جربناها أولا بان قسنا العمق بالانبوبة وبطول السلك فوجدنا اتفاقاً تاماً بين النتيجتين

وفى الساعة الثالثة ونصف بعد ظهر يوم ١٢ ابريل برحنا (بوتيابه) قاصدين (مسندى) فوصلناها بعد خمس ساعات كان السفر اثنائها شاقاً للغاية والبرد شديداً

وقد كانت النية معقودة على الذهاب رأساً الى (كمبالا) بسيارات ولكن نظرا لان الطريق غير ممهد والسير فيه كان متعذراً بعد ان هطلت الامطار هطولا مستمرا فلم يكن بد من البقاء فى (مسندى) مدة ما على ان نذهب الى (كمبالا) عن طريق مسندى — نمسجالى وهو الطريق المعتاد

وفى يوم ٦ ابريل دعونا الى حفلة الملك (المقامة كما يسمى هناك) بمناسبة اعتزال المستر واطسون مدير المنطقة الانكليزى خدمة الحكومة فقصدنا الى منزله وهو واقع على قمة جبل غرب مسندى ويلبس المقامة ملابس عادية للغاية اذ استقبلنا على سلم القصر عارى الرأس

مرتدياً جلبابة بيضاء وصديرى وجاكتة سوداء وبعد ان استرحنا قليلا ونناولنا شاياً بسيطا استأذن المقامة منا كى يرتدى حلته الرسمية وهى عبارة عن عباءة مزركشة رقبتها والجزء العالى من ظهرها بالذهب . ثم قيدنا اسمائنا فى حجرة خاصة وبرحنا المنزل لزيارة (اللوكيكو) وقت اجتماعه وهو عبارة عن برلمان اهلى يجتمع فيه المقامة والرؤساء والاهالى للمداولة وقد كان محور المناقشة فى الجلسة التى حضرناها دائراً حول نقطة واحدة هي حث الاهالى على زيادة محصول القطن .

وبعد الظهر ذهبنا الى المستشفى للكشف الطبي قبل دخول منطقة مرض النوم وتقررت لياقتنا

وفى ٧ ابريل برحنا مسندى ووصلنا بور مسندى حيث نزلنا على الباخرة «ذى ستانلى»

وفى يوم ٩ ابريل وصلنا نمسجالى حيث كان قد ركب فى ٢٠ مارس سنة ١٩٢٣ مقياساً من الواح رخام فى الطرف الشمالى من البناء اما المقياس القديم فواقع فى الطرف الشمالى من الميناء القديمة

ركبنا القطار من نمسجالى وبعد اربع ساعات وصلنا جنجا فتركنا بها المستر توتنهام والمستر تيبور وعبرت البحيرة مع المستر جراهام ثم اخذنا سيارة حوالى الساعة السادسة مساء وسرنا متجهين نحو كمبالا فى طريق وعر مظلم للغاية الى درجة اضطرتنا للاستعانة بمصابيح عاكسة اشتريناها من أول دكان هندى صادفنا فى الطريق ووضعناها فى مقدمة السيارة ولو كان السائق غير مدرب تماما لما كنا الآن على قيد الحياة .

وبالرغم من الخطر الذى كان محدقا بنا فى هذا الطريق فاننا وصلنا لحسن الحظ سالمين الى (كبالا) . وفي صباح ١٠ ابريل برحنا كبالا وبعد ان اشترينا حوا لجنا سرنا فى طريق طيب بسرعة ٢٢ ميلا وان كان هذا الطريق كثير التعرج

بين ميل ١٨ — ٢٦ : اخترقنا غابة فخمة جميلة

عند « ٧٫٠٠٠ : مررنا بنهر (مانجا كانو) وهو مجرى سيل به مستنقعات ويتجه جنوبا

« ١٤ : عبرنا نهر مانجاواسوا وهو اغزر ماء من المجرى السابق ويتجه الى الشمال

« ٤٧ : وصلنا قرية متيانه حيث يوجد منزل للاستراحة عبارة عن أودة واحدة مقامة على اعمدة

« ٥١ : اجتزنا مستنقعا من البردى

« ٥٤ : اجتزنا بحيرة ومالا عند طرفها الشمالى المملوء بالبردى وعرض البحيرة فى هذه النقطة يبلغ ميلا واحدا وهو أقل عرض لها اذ انه يصل الى عشرة اميال عند اتجاه البحيرة الى الجنوب ثم رأينا غابة أخرى بديعة المنظر

« ٨٠ : اجتزنا شبه بحيرة فى أود مملوءة بالبردى ذات ماء قليل

« ١٠٣ : وقفنا عند منزل استراحة موبندى وهى بلدة كبيرة لها مأمور مركز وانتظرنا هنا بضع

ساعات نزل المطر الهطول

عند ١٦١٫٥ : وصلنا منزل استراحة مطيرى من مطر —
بعد ان مررنا بغابة جميلة على طول الثلاثه
اميال الاخيرة . ومنزل الاستراحة هنا مكون
من أودة للنوم واخرى للاكل وفراندة صغيره
والابواب والشبابيك مركبة تركيبا سيئا اذ يدخل
منها الهواء باستمرار تيار هواء وتتقاضى الحكومة
اجرا من الاهالى نظير مبيتهم بهذا المنزل ولا
يعفى من هذا الاجر سوى موظفى الحكومة

وابتدأت الجبال منذ ان وصلنا ميل ١٠٠ تظهر مغطاة بطبقة
من الجرانيت حيث توجد احدى مناطق الجرانيت باوجندا . اما
جبال أوجندا بصفة عامة فهى مكونة من صخور مفككه

برحنا مطيرى فى صباح ١١ ابريل وعند ميل ١٦٤ رأينا مستنقعا
ذا ماء آسن

عند ميل ١٦٦ : ظهرت لنا لاول مرة جبال رونزورى
بقمتها المغطاة بالثلج وهى اعلى جبل
فى افريقيا

بين ميل ١٦٠ — ١٨٠ : سلسلة جبال عالية ووديان منخفضة
ذات مستنقعات من البردى

عند ميل ١٩٤٫٤ — ١٩٦٫٥ : عبرنا نهرين من تحت السيل

عند ميل ٢٠٧ : وصلنا حصن «بورتال» أو «طورو» كما

سميت حديثاً — حوالى الساعة التاسعة
صباحا وقد خيل الى اننا فوق جبال
يبلغ متوسط ارتفاعها ٧٠٠٠ قدما اما
حصن «بوتال» نفسه فيبلغ ارتفاعه
٥٨٠٠ قدما فقط

وقد توجهنا رأسا لمقابلة المستر سوليفان مأمور المركز الذى دعانا للغذاء وعمل الترتيب اللازم للذهاب فى سيارته الى قمة الجبل على بعد ستة اميال من «طورو» والبلدة نظيفة ومنسقة ذات شوارع واسعة ومشهورة بموزها

وفى الساعة العاشرة صباحا حيث كنا نفرز امتعتنا رأينا المقامة «الملك» وهو شاب تدل ملامحه على الشهامة يرتدى صديرى من الحرير وجاكتة وبنطلون ثم عباءة بيضاء وعلى رأسه قبعته وهو على العموم اكثر وقارا وزعامة من مقامة مسندى

والحكومة فى هذه المقاطعات تمنح مرتباً سنويا قدره ١٣٠٠ جنيها لكل مقامة خلاف ٧٠٠ جنيه يحصونها من الاهالى من غرامات واحكام مختلفة ولكل منهم فوق ذلك ربع خصوصى يتراوح بين ٥٠٠ و ١٠٠٠ جنيه

ركبنا سيارة مأمور المركز الى الساعة الواحدة بعد الظهر وعلى بعد اربعة من حصن بورتال رأينا فجأة منظرا بديعا للغاية: وادى سمليكى وبحيرة البرت وجبل روِنزورى

بدأنا نزول الميل مع قفلتنا المكونة من اربعين جمال يوجندى

« انظر الصورة نمرة ٢٦ » تحت وابل من المطر وهو عمل شاق اذ ان الانحدار يقرب من ١٥٠٠ قدما في مسافة ميلين وهو انحدار شديد يجعله المطر زلقا وخطرا

وحوالى الساعة الثالثة وصلنا الى اسفل الميل حيث كاد ينقطع المطر واصبح الجو حارا رطبا . والسهل هناك عبارة عن سلسلة من المنخفضات والمرتفعات

ثم وصلنا منزل استراحة «واصا» ولكن خوفا من القراضات الموجودة بتلك الجهة بكثرة فضلنا المبيت فى خيامنا . ومنزل الاستراحة يحتوى على عشتين أو ثلاث صغيرة للغاية وقذرة جدا وهو واقع على



رقم ٢٦ — الحمالون بيوجندا

ارض عالية تشرف على السهل بين جبل رونزورى من الغرب والاسكارب من الشرق والجنوب

وفى ١٢ ابريل مررنا عند ميل ٧ر٣ بواد عميق بعرض ثلاثين مترا جوانبه شديدة الميل والطريق من ميل ٧ر٣ الى ميل ٦ر٦ يرتفع حتى يصبح اكمة ويتجه الى الشمال — شمال شرقى — على طول هذه الاكمة الفاصلة بين الواديين

وعند ميل ٨ر٨ مررنا بنهر يجرى فى واد اسمه اكسيجى عرضه ٥٠٠ مترا بجوانب شديدة الميل على ارتفاع ٥٠ مترا

وعند ميل ١٢ وصلنا الى منزل استراحة «كبورو» حيث كانت الساعة الحادية عشر ونصف

وقد لاقينا صعوبة كبرى فى استعمال دراجتنا اذ انها فى الواقع كانت عقبة سبيلنا لاننا كنا نجاهد فى دفعها الى أعلى الانحدار الشديد وقدعولت على ان استعمل دراجتى بعد ذلك وان يحملها احدالحمالين

تركنا استراحة «كبورو» وعلى مسافة ٢٠٠ مترا سيرا على الاقدام دخلنا اجمة كثيفة كان السير فيها شاقا

وعند ميل ١٤٫٤ : نهر يتجه نحو الشمال فوقه كوبرى المرور وعليه خطرا

« ١٥٫٨ : وصلنا الى منزل استراحة « ويرامولى » حيث ضربنا خيامنا

١٦ : رأينا نهر سمايكى وهذا النهر فى الحقيقة عبارة عن مجرى متفرع تحته السيل ويستمد مياهه من جبل « رونزورى » وانحداراته وهو المغذى الرئيسى

لبحيرة البرت. ومتوسط منسوب الفيضان يبلغ مترين.

وفي يوم ١٣ ابريل ذهبنا الى نهر «سمليكى» لاخذ قياس للتصرف ما بين الساعة السادسة واصف وتسعة ونصف صباحا وقد كان العمل شاقا فالتيار شديد والمطر يتساقط فوق رؤوسنا وعدنا حوالي الساعة العاشرة تحت هطول الامطار فوصلنا منزل الاستراحة ووجدنا ان الحمالين قد سبقونا ولم يتركوا لنا أي غذاء فاضطررنا الى المسير الى الامام تحت وابل من المطر وبلا طعام فلاقينا من التعب والنصب ما لا يمكن تصوره ووصلنا منزل استراحة «واصا» منهوكى القوى مشققى الاقدام ولا أنكر ان هذا اليوم كان بلا نزاع اشق ايام السفر

وفى صباح ١٤ ابريل سرنا فى الطريق العادى الى شقه ميل الجبل ورأينا قبل الوصول الى القمة مجرى يتجة الي اسفل حتى يصل الى السهل وقد استغرق تسلق ميل الجبل ساعتين كاملتين ثم ذهبت لى «طورو» على دراجتى فوصلتها الساعة العاشرة والدقيقة الخامسة والاربعين وبعد ان صرفت الحمالين وعددهم اربعون ركبنا سيارة واتجهنا في طريق العودة الى «كمبالا »

ويصح القول اننا لم نر الشمس منذ ان تركنا «كمبالا » اذ ان المطر استمر نزوله بدون انقطاع تقريبا

وفى ١٥ ابريل سرنا الساعة الثامنة ونصف صباحا ووصلنا منزل استراحة متيانه الساعة الرابعة مساء

وفى صباح ١٦ ابريل برحنا متيانه ومررنا باراضي مواشي أوجندا « بقر » ثم وصلنا كمبالا الساعة العاشرة ونصف حيث كان المطر

بهطل وفى الساعة الرابعة بعد الظهر ركبنا سيارة الى حصن « بل » على بعد ستة اميال من كمبالا ومن هناك ركبنا « كلمنت هل » حيث وجدنا بها المستر ثوتنهام والمستر تيبور وهى مركب سفر منتظمة حمولتها ٩٠٠ طن وقد كانت للاسف مزدحمة بالركاب وليس بها أى غرفة خالية فاضطررنا للنوم على سطح المركب

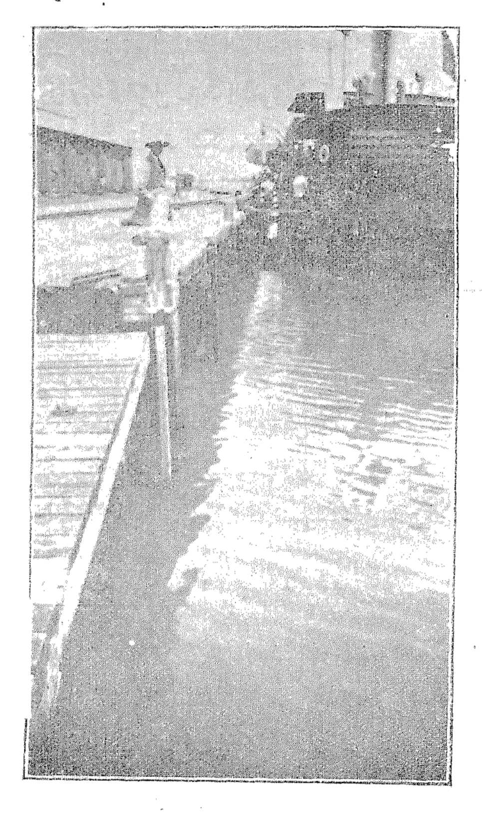
وفى صباح ١٧ ابريل سارت بنا المركب فى الساعة العاشرة والبحيرة فى هذه المنطقة مملوءة بالجزائر ومحاطة بجبال عالية وفى الساعة السادسة مساء وصلنا جنجا وقد اضطررنا مرة اخرى للمبيت فوق سطح المركب

وفي ابريل برحنا «جنجا» عند الظهر تماما واستغرق خروجنا من خليجها اكثر من ساعة . وفى الساعة السادسة ونصف مساء اجتزنا خط الاستواء

وفى ١٩ ابريل وصلنا كسيمو ونقلنا امتعتنا رأساً الى الباخرة اسوجا والمقياس فى هذه الجهة (انظر الصورة نمرة ٢٧) يقرأ بالقدم والقيراط وقد كان ١١ قيراطاً وقت الظهر «على انى اعرف ان المنسوب فى الصباح يكون عادة أوطي منسوب ثم يرتفع تدريجياً حتي المساء والفرق بين مقياس الصباح ومقياس المساء يتراوح بين تسعة قراريط وثلاثة عشر قيراطاً » .

ومما يجب ذكره ان موقع المقياس هنا ليس مناسبا ويجب تركيب مقياس جديد فى نقطة اصلح

تركنا كسيمو للسفر حول البحيرة وفى الساعة التاسعة ونصف



رقم ٢٧ — مقياس كوسومو

مساء القت الباخرة مراسيها الى الصباح

وفى يوم ٢٠ ابريل سارت الباخرة متتبعة شواطيء البحيرة فمررنا بعدة جزائر صخرية ذات اشكال هندسية شتي تكسوها الطيور الحاطة عليها لونًا ناصعًا من البياض فمنها ما هو على شكل ابى الهول أو شكل الطوبيد الى شكل هرم وغير ذلك من الاشكال الهندسية

والشاطيء على العموم عبارة عن سلسلة من جبال متقطعة ليست عالية ولكنها تكاد تكون ذات علو واحد والاقسام الواطئة منها تعلو المياه قليلا . وبعض الجزائر تشبه كثيرا الجزائر الصخرية الواقعة امام اسوان من حيث النباتات الخضراء وبعض الاشجار الموجودة بها

وفى الساعه السادسة ونصف مساء وقفنا عند « مسوما » التابعة لشرق افريقيا الالمانية القديمة الان اقليم تنجانيكا الذى تحت الانتداب

وصف بحيرة فيكتوريا :

ليس هنالك أى اعتراض على الوصف الذى وضعه السيرجارستن عن هذه البحيرة اذ انه مطابق للواقع من كل الوجوه ولا يحتاج الا الى بعض تعديلات وتغييرات اذكر منها مايأتى : —

١ المنسوب ٣٧٢٠ قدمًا « ١١٣٣٩٠٣ مترا »

٢ لاتوجد جزائر بردى بالمرة على سطح المياه

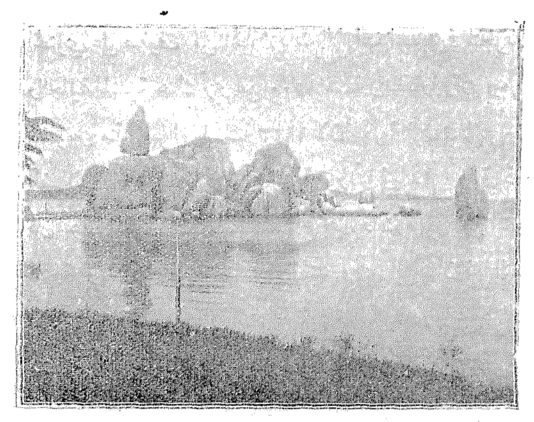
وفى الساعة الحادية عشر مساء برحنا «مسوما» وما وافت الساعة الثامنة من صباح ٢١ ابريل حتى كانت الباخرة وسط عاصفة شديدة وفى الساعة الواحدة بعد الظهر قاربنا من جبال موانزا وهى عبارة عن مجموعة من الصخور المتكسره · وفى الساعة الواحده والدقيقة اربعين وصلنا بلدة (مونزا) وهى بلدة شهيره اذ كانت اكبر مركز رئيسى فى افريقيا الوسطي لتجارة الرقيق · وهي بلدة جميلة مبنية على صخور ولكنها للاسف غير صحية بالمره · فان ماءها اسود الخ . وقد ترك الالمانيون منازل بديعة للغاية واهم شىء تركوه هو السوق الهندى المحتوي على صفوف من المخازن ذات الابواب الحديدية المتحركة . والجالية الهندية هناك تربو عن ١٥٠٠ نسمة وقد كانوا وقت وجودنا مضربين منذ شهر ابريل سنة ١٩٢٣ لان الحكومة فرضت عليهم بعض الضرائب التى رفضوا دفعها · والتجارة برمتها فى يدهم · وفوق ذلك فان هذه المدينة تحتوى على شوارع جميلة ذات صفين من اشجار المنجة وبها كثير من اشجار جوز الهند ويرى الانسان فيها النظام الالمانى باجلى مظاهره · وكانت تنار البلدة بالكهرباء وبها مجارى المياه منتظمة والبيوت مبنية بناء جيد وبأعلى الجبل طابية وعلى الصخور مواقع المرصد

ومما يستلفت النظر ان الالمان نسفوا محطة التلغراف اللاسلكى

قبل مغادرتهم البلاد وتمثال بسمارك اصبح متهدماً وقد اخذت صورة شمسية للصخور فى بحيرة فيكتوريا وبجوارها المقاس انظر الصورة نمرة ٢٨

وفى يوم ٢٢ ابريل توجهنا لمشاهدة المقياس وهو عبارة عن عامود من خشب مقسم الى سنتيمترات من صفر الي ٣٫٠٠ مترا وهو كائن على بعد مائة متر من الصخور الشهيرة بصخور بسمارك وعلى بعد ثلاثمائة مترا من مرسى البواخر .

وفى يوم ٢٢ ابريل الساعة الخامسة استأنفت الباخرة السير وفي الساعة الثالثة صباح ٢٣ ابريل هبت عاصفة شديده اضطرت القبضان



رقم ٢٨ — صخور فى بحير فكتوريا غدموانزا ومقياس البحيرة

أن يغير وجهة السفينة ويواجه العاصفة ببطء مما ادى الي تأخيرنا ثلاثة ساعات ونصف

وفى الساعة الحادية عشر ونصف وقفنا عند (بكوبا) وهى بلدة جميلة امامها شاطئ بديع وهي واقعة فى اقليم تنجانيكا ويقال انهذه المدينة صحية جدا وهناك مقياس اقامة الالمان فى الصخر

ثم اقلعنا الساعة الواحدة ونصف بعد الظهر ووقفنا عند الساعة السادسة فى وسط المجرى أمام فم نهر كاجيرا وهوا كبر الأنهر المنصبة فى بحيرة فيكتوريا وا كثر الناس هنا وكذلك بعض المؤلفين يقررون ان الكاجيرا هذا هو المنبع الحقيق للنيل . ومع ان الماء يشاهد هناك متجها من الفم الى الشمال فهذا يجب أن يعزي الي فعل الريح اكثر منه الي أى شيء آخر . والواقع ان منابع النيل هي جميع الأنهر المنصبة فى بحيرة فيكتوريا مضافاًاليها مياه الأمطار التي تهطل فوق سطح البحيرة نفسها

وفى الساعة السادسة ونصف مساء سرنا بعد ان حملنا كمية من القطن من محليج الحكومة فى الجزيرة المقابلة لفم نهر كاجيرا ويوجد فى هذه النقطة بردي وتكوينات دلتية واسعة ويبلغ عرض النهر مائة متر على بعد ثمانية كيلو مترات امام الفم

وفى ٤ ٣ ابريل هبت عاصفة شديدة ثم عقبها هطول المطر بشدة وفى الساعة الحادية عشر صباحا وقفنا عند بكاكاتا وليس هناك شيء

يستلفت النظر لان البلدة نفسها تبعد عن الشاطيء بمقدار ٢٥ ميلا

ثم وصلنا انتيبي عند الساعة الرابعة ونصف بعد الظهر . وفي الساعة الخامسة ونصف وصلنا بورت بل ويجب التنويه هنا ان الجبال في الجهة الغربية عبارة عن قسم بينها فجاج ووديان اما في الجهة الشرقية الشمالية فانها مستوية ليس بها قطوع أو فجاج .

وفي ٢٦ ابريل وصلنا جنجا وبرحناها في ثاني يوم ووصلنا الى ماجنجا حيث بتنا فيها ثم توجهت بعد الظهر الي تل هناك ومنه رأيت عن بعد جبل الجون وهو رابع جبل في افريقيه من حيث الارتفاع

١ كايمنجارو ٢ كينا ٣ رونزوري ٤ الجون

ثم برحنا ماجنجا في ٢٨ ابريل ووصلنا كسومو الواقعة في نهاية خليج « كافيروندو » ويجب التنويه هنا ان اكبر عقبة في سبيل الملاحة في بحيرة فيكتوريا هي خليج « كافيروندو » البالغ طوله ٢٨ ميلا فانه قليل الغور خصوصاً في العشره أو الخمسة عشر ميلا الاولي ابتداء من كسومو .

واذا وضع في المستقبل أي مشروع يرمي الى تخفيض بحيرة فيكتوريا يجب اتخاذ التدابير اللازمة اما لنقل (كسومو) من مكانها الحالى واختيار مكان آخر على الخليج واما الاستغناء عن (كسومو) والاستعاضة منها بيورت فيكتوريا خارج الخليج لكي تكون نهاية الخط

الحديدي ومرسى السفن

وفى الساعة الثانية ونصف بعد ظهر ٣٠ ابريل ركبنا القطار من كسومو وفى صباح أول مايو وصلنا محطة نيروبى عاصمة كينا وهى بلدة ليست فى حد ذاتها جميلة ويقال انها غير صحية بالمرة ولكن الجهات المجاورة لها بديعة ويوجد فى المدينة نزلاء أوروبيون اكثر من ٦٠٠٠ نسمة وبها دكاكين ومحكمة عليا وشوارع عريضة وثلاثة أو اربعة فنادق والمدينة تقع على ارتفاع ٥٥٦٥ قدما

ركبنا نفس القطار فى الساعة الواحدة والدقيقة الخامسة والاربعين وعبرنا فيما بين الساعة الثانية والرابعة سهولا مملوءة بحيوانات للصيد وهى تعد بالآلاف من حمير الوحش والنعام وخنازير وغزلان واسود وطيور وكانت على مقربة من خط السكة الحديد

وفى الساعة السادسة ونصف لمحنا قمة (كليمنجارو) التى ارتفاعها ٢٣٠٠٠ قدم

وفى صباح ٢ مايو استيقظنا فاذا علينا طبقة من الغبار الاحمر وهذه الجهة مشهورة بذلك وكان من حسن حظنا ان المطر كان قد ركد هذا الغبار على وجه الارض فلم يصبنا منه الا القليل

وحوالى الساعة التاسعة عبرنا الكوبرى المقام بين القارة الافريقية وجزيرة ممباسا ووصلنا كلنديني الواقعة فى غرب الجزيرة وفى الساعة

التاسعة ونصف وصلنا ممباسا وتوجهنا رأساً الى فندق « متروبول »
وفى الظهر توجهت لمشاهدة المدينة فقصدت أولاً الحى القديم وهو يشبه
بالضبط بعض الاحياء القديمة بالقاهره وينم عن اصله العربى بما هنالك
من ابواب خشبية ونحاسية ولا تزال الجزيره كلها محتفظة بصبغتها
العربية وهنالك حصن قديم بناه فى القرن الخامس عشر البرتغاليون
الذين طردهم العرب بعد ذلك من الجزيره ومن الساحل باكمله فى
القرن السادس عشر

وفى هذه الجزيرة هي جزء من منطقة افريقيا الشرقية المشمولة
بالحماية وعلى رأس حكومتها سلطان « زنجبار » والمنطقة المذكورة
تشمل جزيرة زنجبار وشقة على الساحل عرضها عشرة اميال والجزيره
صغيره فى طرفها الشرقى ممباسا وفى طرفها الغربى كانديني التي ما هي
الا ميناء ممباسا

وفى ٥ مايو ابحرنا على الباخرة ماشـبرا

وفى يوم ١٠ مايو وصلنا عدن

وفى يوم ١٤ بور سودان ومنها عن طريق الطائرة الى القاهره
حيث وصلنا صباح يوم ١٨ مايو

مطبعة أبي الهول بشارع محمد علي بالقاهرة
بجوار دار الكتب الخديوية لصاحبها عثمان فهمي